

Bücher auf der Nordatlantikroute: 1890-1915

Mentzel-Reuters, Arno

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Mentzel-Reuters, A. (2000). Bücher auf der Nordatlantikroute: 1890-1915. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 23, 93-142.
<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-59671-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

BÜCHER AUF DER NORDATLANTIKROUTE

1890–1915

VON ARNO MENTZEL-REUTERS

1. »Honour and Glory crowning Time«

Reiselektüre –, vermerkte Thomas Mann im Jahre 1934 bei seiner ersten Fahrt über den Atlantik, ein Gattungsbegriff voller Anklänge der Minderwertigkeit. Die Meinung ist weitverbreitet, was man auf Reisen lese, müsse vom Leichtesten und Seichtesten sein, dummes Zeug, das »die Zeit vertreibe«. Ich habe das niemals verstanden. Denn abgesehen davon, daß sogenannte Unterhaltungselektüre zweifellos die langweiligste auf Erden ist, will mir nicht eingehen, warum man gerade bei so festlich-ernster Gelegenheit, wie eine Reise sie darstellt, unter seine geistigen Gewohnheiten hinabgehen und sich aufs Alberne verlegen sollte. (...) Der »Don Quijote« ist ein Weltbuch – für eine Weltreise ist das gerade das Rechte. (...) Befremdlicherweise habe ich die Lesung noch nie systematisch zu Ende geführt. Ich will es tun an Bord und mit diesem Meer von Erzählung zu Rande kommen, wie wir zu Rande kommen werden binnen zehn Tagen mit dem Atlantischen Ozean.¹

Die Schreib- und Lesekultur auf dem Nordatlantik, von der hier die Rede sein soll, ist in ihrer Bedeutung bislang nicht gewürdigt worden. Dies liegt in erheblichem Maß an der schwierigen Quellensituation. Neben Passagierberichten in Briefen oder Memoiren können wir auf verstreute Feuilletonartikel, Prospekte der Reedereien, auf Deckspläne und in beschränktem Umfang auch auf Photographien zurückgreifen. Fachliteratur gibt es wenig: Um 1911/12 wurden zwei deutsche und ein englischer Bericht über die für Passagiere bestimmten Bordbibliotheken publiziert; später konzentrierte man sich auf Mannschafts- und vor allem Truppenbibliotheken, bis Mitte der 1950er Jahre das Thema Schiffsbibliotheken ganz aus der englischen wie deutschen Fachpresse verschwand.

Diese zeitliche Beschränkung des Interesses an Passagierbibliotheken hängt eng mit der Entwicklung der Nordatlantikroute zusammen. Die Schiffsreisen und ein erweitertes Literaturangebot galten um die Jahrhundertwende als Ausdruck einer euphorisch gefeierten Modernität.² Die Reedereien bedienten sich einer der Sichtweise von Thomas Mann diametral entgegengesetzten Emblematik. »Honour and Glory crowning Time«, lautete der Titel des die große Uhr an der Prunktreppe der Schwesterschiffe OLYMPIC und TITANIC³ rahmenden Holzreliefs – eine Anbetung des neuen Zeiterlebens der Industriekultur⁴ und der Modernität, die sich auch im Kleinen, etwa hinsichtlich der Angebote zur Bordlektüre, niederschlug. So wurde auf den beiden britischen Luxussschiffen auch der Bücherschrank für die Erste Klasse von zwei Uhren eingefaßt. Borduhren waren nicht nur Schmuck; sie dienten als Normaluhren und teilten den Passagieren die aktuelle Bordzeit mit, mit deren allmählicher Verschiebung die Reedereien nach eigenem Ermessen den Wechsel von der

Greenwich Mean Time in Southampton zur Eastern Standard Time in New York ausglich. Gerade hier wurde der besondere Bezug zur Modernität bewußt.⁵

Diese kleidete sich äußerlich in historisierende Gewänder. Man kombinierte in den Schiffsenterieurs italienische Renaissance, den englischen Stil des 17. Jahrhunderts (Robert Adams) mit dem von Versailles (Louis XV.), es gab »türkische Bäder« und »pompejanische Schwimmbäder«. Man könnte sagen, daß die Modernität sich aus historischer Begrifflichkeit legitimieren und »humanistisch« darstellen wollte.⁶ Thomas Mann machte sich demgegenüber die viktorianische Kritik an der Industriekultur und ihrem Verhältnis zur Zeit zu eigen und prägte den Aphorismus *Zeitgewinn ist nicht Lebensgewinn*.⁷ Mann beschäftigte sich *im Deckstuhl, einer Transposition von Hans Castorps vorzüglichem Liegestuhl ins andere Extrem*, mit Cervantes, den er *seiner Zeit unterworfen im Geschmack* und doch als *Dichter kritisch und menschheitlich über die Zeit hinausragend* nennt.⁸ Auch solche Anforderungen an die Reiselektüre waren nicht neu. Calvin Winter äußerte im Jahr 1911 im New Yorker »Bookman« Zweifel daran, ob die moderne Atlantiküberquerung *with all the luxury of parlours, lounging-rooms, libraries, reading-rooms, elevators, and other equipments of huge floating hotels* wirklich einen substantiellen Fortschritt gegenüber den älteren Dampfschiffen darstellte, auf denen der Speisesalon gleichzeitig der allgemeine Aufenthaltsraum und der einzige Zufluchtsort bei rauher See war.⁹ Winter verlangte daher nach einer kleinen erlesenen Schiffsbibliothek, *containing at least a few volumes of the sort that we all ought to read and seldom, if ever, do*¹⁰. Und so ist nicht nur der von Mann gewählte Lesestoff rückwärts gewandt. Die strenge Scheidung der Passagiere in Klassen¹¹, die Konzentration auf Mahlzeiten und Lektüre, die Mann in seinem Essay beschreibt, gehörten eigentlich in eine frühere Epoche der Atlantikreisen und erinnern auch ihn selbst an die Welt des zehn Jahre zuvor publizierten »Zauberbergs«, in dem die Vorführung eines Films ebenso skurril wirkte wie jetzt auf der VOLENDAM¹² von der Holland-Amerika-Linie.

Natürlich handelte es sich um einen sehr oberflächlichen Humanismus, der die bloße Imposanz der Schiffe mit Erhabenheit in Verbindung bringen und die materielle Seite des Schiffsbetriebs nicht unbedingt verschleiern, aber doch überhöhen sollte.¹³ Den eigenwilligen und durchaus materialistisch motivierten Umgang mit humanistischen Idealen zeigen auch manche Schiffsnamen der Zeit um die Jahrhundertwende, insbesondere die aus der griechischen Mythologie entlehnten Schiffsnamen der »olympischen Klasse« der White Star Line: OLYMPIC, TITANIC, GIGANTIC (letztere nach dem Untergang der TITANIC unter dem Namen BRITANNIC vollendet¹⁴). Sie appellieren weder an interkontinentale Beziehungen wie viele HAPAG-Namen (AMERIKA, EUROPA) noch an romantisches Fernweh wie die meisten englischen Schiffsnamen (ADRIATIC, CARPATHIA, LUSITANIA) noch Nationalstolz (BRITANNIC, TEUTONIC, VATERLAND). Der Name TITANIA, der von der Donaldson Line 1873 verwendet wurde¹⁵, verweist auf Shakespeare, sollte aber doch wegen seines Klanges und der nach der griechischen Mythologie benannten Schwestern CYNTHIA und CIRCE erwähnt werden. Die Namensgruppe OLYMPIC/TITANIC/GIGANTIC spielt mit den Assoziationen von Größe und Erhabenheit, die auch sonst in den Beschreibungen von Linern dieser Zeit – insbesondere der MAURETANIA¹⁶ – mitschwingt. *Größe ist*, verkündete auch die HAPAG, *eine unabänderliche Forderung des Verkehrsfortschritts, Größe ist gesteigerter Wert und schon darum gesteigerte Sicherheit*, oder – in einem anderen Prospekt: *Gigantische Wirklichkeiten und noch gigantischere Ahnungen*.¹⁷ Bei einer »Olympischen« sollte man an die heiteren Götter, bei der »Titanischen« an den Kultur- und Feuerbringer Prometheus¹⁸ denken (und nicht etwa an den von Zeus in den tiefsten Abgrund gestürzten Titanenvater Kronos¹⁹). Der Name einer »Gigantischen« stand dann allerdings recht plump daneben, aber es war immerhin das dritte der von Hesiod beschriebenen Göttergeschlechter des Alten Griechenland und für die White Star Line wohl der Einstieg in die gesamte Namensgruppe, da

sie bereits 1892 den Bau eines Schiffes mit Namen GIGANTIC ankündigte.²⁰ Es ist eine Weiterentwicklung von White Star-Namen wie MAJESTIC²¹ und MEGANTIC²².

Die Anrufung der »Größe« entsprach realen wirtschaftspolitischen Prozessen. Die wirtschaftliche und technische Innovationskraft dieser Zeit war enorm – nur aus heutiger Sicht erscheint sie als »gute alte Zeit«. Gerade die heute eher mit Gemütlichkeit assoziierte Dampfschiffahrt drückte diese Veränderungen aus, und sei es nur durch die Verkürzung der Überfahrt über den Nordatlantik. Die Atlantiküberfahrt von Thomas Mann währte ja mit zehn Tagen unzeitgemäß lang. Die TITANIC hätte auf ihrer Jungfernfahrt im Jahre 1912 wie die OLYMPIC höchstens fünf Tage und sieben Stunden, möglicherweise sogar einige Stunden weniger gebraucht,²³ der Rekord der MAURETANIA aus dem Jahr 1909 lag bei etwas mehr als vier Tagen.²⁴ Man zählte solche Leistungen zu den Kennzeichen wirtschaftlicher und nationaler Größe. Ein langjähriger aggressiver Wirtschaftskampf drängte die Schiffseigner zusätzlich, die Wünsche ihrer Kundschaft möglichst rasch zu erkennen, wo nicht vorausseilend zu bedienen. Nur was sich bewährte, wurde auf die nächste Generation von Schiffen übertragen – und was sich wirklich bewährte, wurde auch von der Konkurrenz kopiert. Bis zur Jahrhundertwende hatten die deutschen Reedereien den zuvor unerreichbaren englischen Vorsprung weitgehend aufgeholt, als nunmehr die USA mit ungeheurem Kapitaleinsatz in das interkontinentale Geschäft einstiegen. John Pierpont Morgan (1837-1913), einer der vermögendsten Magnaten der amerikanischen Wirtschaft – und, wie wir sofort hinzufügen müssen, ein noch größerer Bibliophiler – verschärfte den Konkurrenzkampf durch den Aufbau eines internationalen Schifffahrtkartells²⁵, zu dem ab 1904 auch die britische White Star Line gehörte.²⁶ Da alle Versuche scheiterten, die Cunard Line, den Norddeutschen Lloyd und die HAPAG dem Konzern einzuverleiben, und Cunard sogar durch die staatlich subventionierten neuen Schiffe MAURETANIA und LUSITANIA²⁷ Marktanteile zurückgewinnen konnte, blieb der durchschlagende Erfolg aus. Die als Antwort auf die LUSITANIA und MAURETANIA konzipierten Schiffe der »olympischen Klasse« erbrachten infolge mehrerer Unfälle der OLYMPIC²⁸ und vor allem der TITANIC-Katastrophe dem Morgan-Trust nur Verluste. Morgan verlor daher in seinem letzten Lebensjahr gänzlich das Interesse an seinem Schifffahrt-Konzern.²⁹

Doch weit gravierendere Veränderungen bahnten sich an und sorgten unter anderem dafür, daß der Geschwindigkeitsrekord der MAURETANIA erst 22 Jahre später von der BREMEN gebrochen werden konnte. Infolge des Weltkrieges wurden bis 1918 nicht nur keine neuen Luxusliner mehr gebaut, sondern die vorhandenen als Truppentransporter oder Hospitalschiffe zum Kriegsdienst herangezogen. Bedeutende Schiffe wie die LUSITANIA oder die BRITANNIC gingen dabei zugrunde. Selbst wenn sie, wie die britischen Dampfer MAURETANIA und OLYMPIC oder die deutschen IMPERATOR und VATERLAND³⁰, den Krieg unversehrt überstanden³¹, waren doch ihre Inneneinrichtungen zerstört und mußten von Grund auf erneuert werden. Durch die Konkurrenz mit neuen Schiffen und durch den gewandelten Geschmack der 1920er Jahre waren die älteren Schiffe von vornherein weniger attraktiv. Sie wurden fast alle spätestens Mitte der 1930er Jahre verschrottet.³² Noch weniger beständig als die stählernen Kolosse selbst waren ihre Ausstattungsgegenstände, die gleichwohl die Bordkultur dieser Reiseepoche bestimmten. Hierunter wiederum wohl am wenigsten beständig waren die Bibliotheken an Bord, deren Zusammensetzung auf der nächsten Überfahrt schon wieder verändert sein würde. Ohnedies größtenteils zum Verbrauch bestimmt, wurden die Bücher spätestens bei der Umwidmung des Schiffs zur militärischen Nutzung und bei den häufigen Eignerwechseln vernichtet. Um ihnen nachzuspüren, benötigt man detaillierte Dokumentationen über einzelne Reisen, ihre Passagiere, das Personal und über die Schiffsausstattung.

Doch wenden wir uns der Perspektive der Passagiere zu. Die Linienschiffe dienten in der

Ersten Klasse den Geschäfts- und Bildungsreisen vor allem der amerikanischen Oberschicht und in der Dritten Klasse bzw. im »Zwischendeck« den Emigranten aus Irland und Skandinavien, deren Strom um die Jahrhundertwende seinen Höhepunkt erreichte.³³ Die für die gebildete Mittelschicht vorgesehene Zweite Klasse – in der sowohl Bildungsreisende wie besser gestellte Emigranten unterwegs waren – spielte demgegenüber eine untergeordnete Rolle. Entsprechend der Etikette erwarteten die Reisenden ein nach Geschlechtern getrenntes Raum- und Unterhaltungsangebot, wobei man mit der Damenwelt primär schöngeistige Schriftlichkeit verband und für die Männer einen – für Damen gesperren³⁴ – »Rauchsalon« mit Ausschank von Alkoholika einrichtete. Doch weit strenger als die Trennung der Geschlechter war die Trennung in Passagierklassen, in denen durch die Korrelation zum Fahrtpreis die Einkommensverhältnisse gespiegelt waren. Nicht nur auf der unglückseligen TITANIC (wo dies Hunderten von Passagieren der Dritten Klasse zum Verhängnis wurde) waren die Passagierklassen streng voneinander geschieden. Der Kontakt zwischen den Klassen galt als unschicklich³⁵: es gab auf diesen Schiffen keinerlei gemeinsam genutzte Räume; die Verbindungsgänge waren alleine dem Schiffspersonal vorbehalten. Diese wortwörtliche »Dreiklassengesellschaft« erzwang eine besondere Aufteilung der Schiffe und die Wiederholung bestimmter Gemeinschaftsräume – zum Beispiel auch die Einrichtung von getrennten Leihbüchereien.

Das Problem, daß es während der Überfahrt nichts Praktisches, ja praktisch nichts zu tun gab, also der Wunsch nach »Vertreiben der Zeit«, plagte Thomas Mann im Grunde genauso wie jeden anderen Passagier. Diese Situation führte schon früh in der Geschichte der Dampfschiffahrt zu den unterschiedlichsten Formen der Bordunterhaltung, etwa dem »Shuffleboard«.³⁶ Solche Angebote gab es im sportlichen, kulinarischen und sozialen Bereich, jedes auf seine Weise verknüpft mit Räumlichkeiten und mit Personal. Gerade für die Lektüre bemühten sich die Reeder frühzeitig darum, wenigstens für die Erste Klasse ein Angebot bereitzustellen. *In der Tat gehören denn auch die Schiffsbibliotheken zu den ältesten Einrichtungen der Bordunterhaltung*, wußte das »Literarische Büro« der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) anlässlich der Vorstellung der IMPERATOR³⁷ im Jahre 1913 zu berichten und konnte dabei auf eine fünfzigjährige eigene Tradition zurückblicken³⁸, aber zu einer respektablen Einrichtung wurden diese Bibliotheken erst nach 1900. In den vorangehenden fünfzig Jahren war aus der ehemals lebensgefährlichen Atlantiküberquerung in engen und unruhigen Kabinen und auf schwankenden Decks zumindest für die oberen Reiseklassen ein umfassendes Erlebnis geworden. Das Leben der Ersten Klasse reisenden Passagiere spielte sich dabei zwischen den verschiedenen Salons ab, wie etwa die Aussage des Majors Peuchen über den letzten Abend an Bord der TITANIC belegt: *Nach dem Dinner gingen meine Freunde und ich in den Salon und hatten einen Kaffee. Gegen neun Uhr oder etwas später verließ ich meine Freunde, mit denen ich gespeist hatte(,) und ging in den Rauchsalon.*³⁹ Der Zweite Klasse reisende Musikalienhändler H. P. Hodges schrieb beim letzten Zwischenstop der TITANIC in Irland einem Freund: *Bis jetzt haben wir eine schöne Zeit gehabt. Man merkt überhaupt nichts von der Bewegung des Schiffes (...) auf dem oberen Deck marschieren 20 Jungen hin und her und singen. Andere spielen Karten oder Domino; einige lesen und einige schreiben. Alles ist ganz anders, als das, was man auf See zu sehen erwarten würde.*⁴⁰

Lesen und Schreiben verlangen weit mehr als Gesang und Kartenspiel nach einer schützenden Räumlichkeit. Dies war auf den älteren Schiffen nicht ohne weiteres vorauszusetzen. Ein vor 1870 gebautes Schiff besaß noch Segelmasten und praktisch keine Deckaufbauten. Neben den Kajüten hatte es zwei Salons, die für die Erste und Zweite Klasse bestimmt waren und übereinander unter dem Achterdeck lagen. Von diesen fensterlosen Salons gingen ganz einfach zu beiden Seiten die Kajütentüren ab, der Salon der Ersten

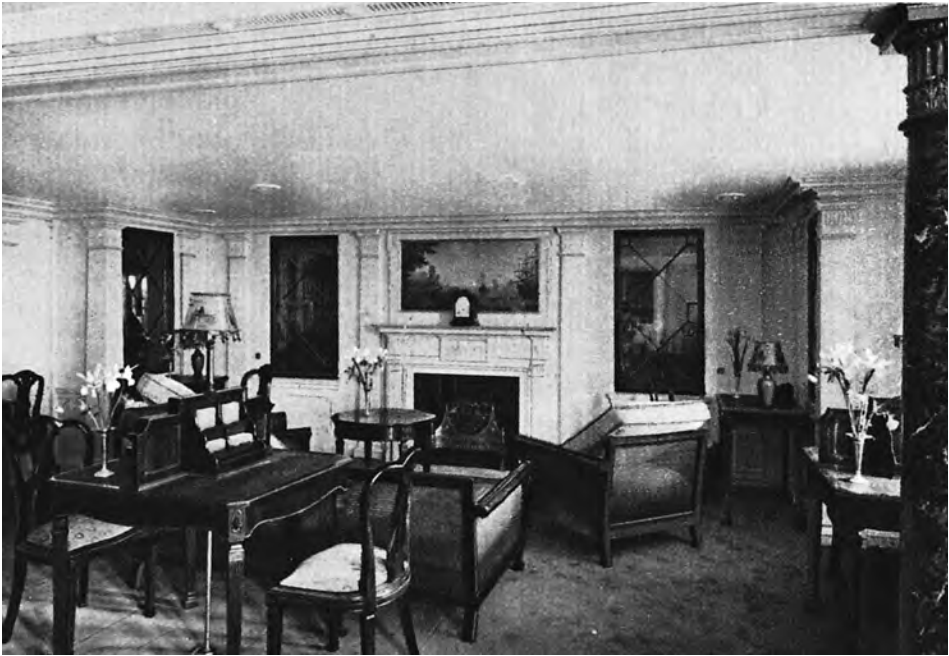


Abb. 1 *First Class Writing Room auf dem Cunard-Liner FRANCONIA, 1911 in Dienst gestellt, aus einem Werbeprospekt der Reederei. (Archiv DSM)*

Klasse wurde durch Deckenluken beleuchtet.⁴¹ Dieser Salon ist die Keimzelle von allem, was spätere Luxusschiffe an öffentlichen Räumen anboten. Hier befanden sich auch die wenigen Bücher, die man für die Passagiere der Ersten Klasse mitführte, außerdem große Schreibtische, da neben der passiven Lektüre auch aktiv das Verfassen von Briefen wichtig war. William Dean Howells fand 1861 auf der *CITY OF PALMYRA* der Inman Line neben einem kleinen Rauchsalon als einzigen öffentlichen Raum den *dining-saloon* vor, der gleichzeitig als Speisesaal, Musikraum und Bibliothek diente, jedoch eigentlich zu dunkel zum Lesen war.⁴²

Immer weiter ausholend, versuchten die Schiffbauer der folgenden Jahrzehnte, mit ihren Schöpfungen einen Mikrokosmos herzustellen und den typischen Situationen an Bord jeweils abgegrenzte Räume zuzuweisen. Aus dem zentralen Salon wurden Funktionen in neue Räume ausgegliedert. Dies führte um die Jahrhundertwende zum Standardangebot von Lounge, Speisesaal, Rauchsalon und Damensalon. Die Rolle des Damensalons, der oft mit der eines Leseraums verbunden wurde, war eng an das zeitgenössische Bild einer vornehmen Dame geknüpft. Ein zeitgenössischer Kommentator umschrieb das um 1850 für die *CITY OF GLASGOW* der Inman Line so: *Die Kabinen für Damen sind so geräumig, daß sie als Aufenthaltsräume dienen können, falls die Damen sich entschließen sollten, sich aus den Hauptbereichen zurückzuziehen. Diese stellten einen Raum von vornehmer Größe dar und sollen in eleganter Weise ausgestattet und mit einer wohl bestückten Bibliothek möbliert werden. Die Wände werden mit Paneelen verziert, die sehenswerte Orte auf beiden Seiten des Atlantiks vorstellen.*⁴³ Noch deutlicher wurde um 1894 ein Kommentar zur *LUCANIA* der Cunard Line⁴⁴, wenn er ausführte, es handle sich gleichermaßen um ein Clubhaus und ein Boudoir, und sollte die Dame an Migräne leiden oder einem hartnäckigen Verehrer entgehen wollen oder nur in Stille lesen, Klatsch austauschen oder ihre Zeit mit *dolce far niente*

verbringen, so könne sie sich hierhin in ihr Heiligtum fortstehlen.⁴⁵ Denn da der Rauchsalon den Frauen verschlossen war, erlaubte selbst die strengere angelsächsische »steamship etiquette« gerade im Leseraum Kontakte. Es wurde zunächst eine Konversation mit den Tischgenossen erlaubt, die ganz natürlich in allgemeine Gespräche übergehen könne, woraufhin es auch möglich sei, *on deck and in the corridors, library and drawing-room* nicht nur zwanglos mit den Tischgenossen, sondern sogar mit anderen Passagieren zu sprechen.⁴⁶ Strikt untersagt hingegen blieb die Benutzung der Liegestühle, Decken oder Bücher anderer Passagiere sowie das Stören von lesenden Personen.⁴⁷ Dieses Konzept war im Grunde bereits 1912 überlebt; die weitere Zergliederung des Damensalons in ein Schreib- und ein Musikzimmer oder eben in eine »Bibliothek« war also auch ein Ausdruck schwindender Rigorosität bei der Geschlechtertrennung. Die Trennung der Klassen erwies sich als hartnäckiger.

Die 1894 vom Stapel gelassene *St. LOUIS* der Inman Line⁴⁸ besaß zwar das volle Raumprogramm ihrer Zeit, gestaltete aber ihr »saloon-deck« konservativ: die Haupttreppe der Ersten Klasse mündete auf dem obersten Deck in eine »hall«, an deren vorderem Ende die Bibliothek – mit 900 Bänden lange eine der größten überhaupt auf See – und achtern der Speisesaal der Ersten Klasse lag. Hier ist die Filiation des »Grand Saloon« unmittelbar zu greifen, und auch wo sie weiter fortgeschritten war – etwa durch die Einführung von À-la-carte-Restaurants und Cafés – blieb zumeist eine solche Anordnung der zentralen öffentlichen Räume um die Haupttreppe bestehen. Als es dann – erstmals 1914 auf der *VATERLAND*⁴⁹ – technisch möglich wurde, die Rauchschächte außen statt mitten durch das Schiff zu leiten, schuf man sogar wieder offene Räume und perspektivenreiche, fließende Übergänge.

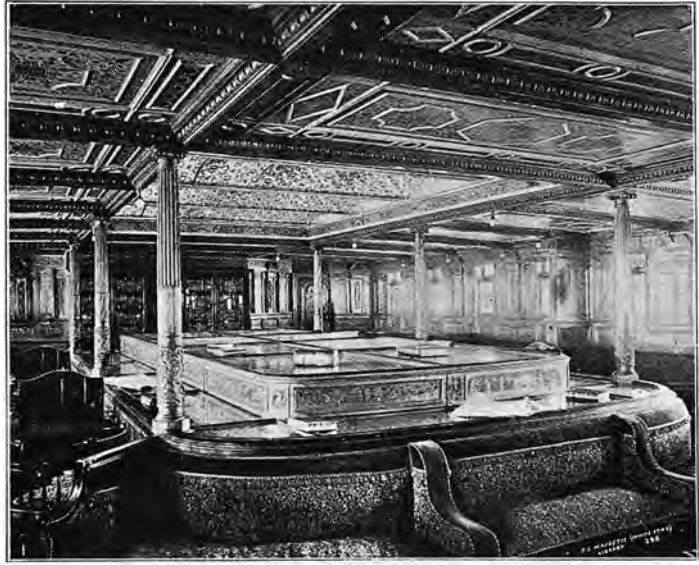
Allerdings gelang die Raumgestaltung nicht immer. In der Sucht nach ausgefallenen Angeboten und musealen Repliken wurde häufig – und vielleicht auf deutschen Schiffen besonders häufig – daneben gegriffen. Dies führte zu sinnlosem Eklektizismus und geradezu albernem Kombinationen, wie etwa dem Eingangsbereich der Bibliothek der 1900 bei Harland & Wolff in Belfast für die Union Castle Line gebauten *SAXON*⁵⁰. Die auf dem Brückendeck gelegene Bibliothek konnte durch einen Empfangsraum erreicht werden, der eine in Eiche ausgeführte Replik des Chorgestühls des Ulmer Münsters präsentierte. Vom Inhalt der Bibliothek erfahren wir nur, sie sei *carefully chosen to suit all lines of thought*.⁵¹

2. Vom Bücherschrank zum Leseraum

Die Leihbestände wurden zunächst in einem Schrank aufgestellt, der irgendwo im Schiff untergebracht wurde.⁵² Zur Zeit der Segelschiffe und frühen Dampfer strandeten Bücher eher in der Kajüte des Kapitäns als daß man sagen könnte, sie seien gezielt aufgestellt worden, und so begleiteten sie den Kapitän, sein Schiff und seine späteren Passagiere jahrelang.⁵³ Allmählich ging man dazu über, sie im Passagierbereich unterzubringen, jedoch keineswegs unmittelbar zugänglich. 1847 fand Charles Dickens auf der *BRITANNIA* der Cunard Line⁵⁴ einige wenige, aber gute Bücher in einem verschlossenen Schrank, für deren Benutzung eine Genehmigung erforderlich war.⁵⁵ Dennoch wurde die Bordbibliothek eine selbstverständliche Einrichtung. *Sie eilte auf die Salontür zu, in die Bibliothek*, schrieb der schiffskundige Autor Morgan Robertson in seiner 1898 veröffentlichten Erzählung »Futility«, die in gewisser Hinsicht das Schicksal der *TITANIC* vorwegnahm⁵⁶, und setzt damit praktisch diese Räume in eins.

Für die zweitgrößte britische Reederei, die White Star Line aus Liverpool, wurde die Einrichtung eines solchen »Reading and writing room« mit Bücherschrank, Leseputen, aus-

Abb. 2 *Bibliothek der MAJESTIC von 1890 der White Star Line. (Aus: Henry Fry: The History of North Atlantic steam navigation, with some account of early ships and shipowners. London 1896 [Nachdruck 1969], S. 174)*



leihbaren Büchern und einem »library steward« im Jahr 1889 auf der TEUTONIC⁵⁷ realisiert, die das erste Schiff der Reederei ohne Segel war. Auf dem Promenadendeck der Ersten Klasse fand sich eine »Library« mit mehreren Bücherschränken, um die herum von zwei Seiten benutzbare Schreibpulte aufgestellt waren. Die Trennwand zwischen den beiden Schreibflächen wiesen Fächer für Papier und Formulare auf. An jedem Raumende waren Sitzgruppen aufgestellt.⁵⁸ Eine Photographie der Bibliothek des Schwesterschiffes MAJESTIC zeigt einen recht beengten Raum, dessen Mitte von einem Lichtschacht durchschnitten wird, der zu dem tiefer gelegenen Speisesaal hinabführte. Zwar war er mit Glasplatten abgedeckt und konnte, wie auch auf der Photographie zu erkennen, als Bücherablage genutzt werden, aber insgesamt bleibt ein wenig befriedigender Raumeindruck.

Die 1889 getaufte CITY OF PARIS der Inman Line⁵⁹ konnte mit einem ersten Superlativ aufwarten: Ihre Bibliothek umfaßte 900 Bände; die in Eiche gefaßten Wände trugen in Schriftrollen die Namen bedeutender Schriftsteller und in die Bleiglasfenster waren Verse über die See eingelassen.⁶⁰

Die Cunard-Schiffe CAMPANIA und LUCANIA (1892 bzw. 1893)⁶¹ waren mit etwa 13 000 BRT vermessen und setzten hinsichtlich der Ausstattung neue Maßstäbe. Sie sollten den amerikanischen Passagieren das Gefühl vermitteln, auf einem Niveau mit britischen Adligen zu stehen.⁶² Die »Library« konnte die Grundmaße von 29 feet by 24 feet (ca. 8,90 x 7,32 m) vorweisen. Die Ausstattung war den bisher genannten Schiffen ähnlich: elektrische Beleuchtung, Schreibtische und teure, exotische Hölzer an den Wänden.⁶³ Eine Photographie, die auf der LUCANIA aufgenommen wurde, zeigt die wuchtige, geschwungene Bücherwand, die in sieben Doppeltüren unterteilt war, hinter denen jeweils 60 Bände Platz fanden, so daß der Gesamtbestand auf 420 Bände geschätzt werden kann.

Mark Twain stellte 1895 dem P & O-Dampfer OCEANA⁶⁴ ein gutes Zeugnis aus, verriet dabei aber auch, was er auf anderen Schiffen erlebt hatte: *The officers' library is well selected, a ship's library is not usually that.*⁶⁵ Es gab zu dieser Zeit eine Phase des Experimentierens, so daß die Bücher teils in der Nähe des Speisesaals, des Promenadendecks oder an der Haupttreppe zu finden waren.⁶⁶ Letztlich setzte sich aber eine Positionierung auf dem Promenadendeck unmittelbar hinter oder unter der Brücke durch.

Die 1900 getaufte DEUTSCHLAND der HAPAG⁶⁷ verfügte bei vergleichsweise niedrigen Deckaufbauten zwar über ein Kinderzimmer und einen über drei Decks führenden Lichtschacht für den großen Speisesaal Erster Klasse, aber selbst in der Ersten Klasse nur über einen »Gesellschaftsraum mit Musik-, Schreib- und Lesezimmer« und einen Rauchsalon – also weder über einen separaten Damensalon noch gar ein Musikzimmer. 1910 ließ die HAPAG das Schiff als Vergnügungsdampfer zu Ausflugsfahrten entlang der norwegischen Küste ausstatten – für die »Nordlandfahrt«, wie das damals ganz teutonisch hieß. Die ursprüngliche Passagierkapazität wurde zugunsten der Ausstattung von über 1000 auf ca. 500 reduziert. Das nunmehr VICTORIA LUISE benannte Schiff rühmte sich *einer Turnhalle, drahtloser Telegraphie, Wäscherei, Dunkelkammer, Schwimmbad für Damen und Herren, einer Schiffskapelle, einer vorzüglichen Bibliothek und einer Buchhandlung*.⁶⁸ Der alte »Gesellschaftsraum« wurde in ein »Damen-Zimmer« umgewandelt, das gleichzeitig Musiksalon war; durch Entfernung der hinteren beiden Maschinen (die Schornsteine blieben als Attrappen erhalten) und Verringerung der Zahl der Luxuskabinen wurde Raum geschaffen für den neuen großen Salon und einen neuen Rauchsalon der Ersten Klasse. *Für den Aufenthalt der Reisenden bei kühlerem Wetter ist eine stattliche Halle auf dem B-Deck zwischen dem Haupttreppenhaus und dem Rauchsalon eingebaut worden.* Der Raum war

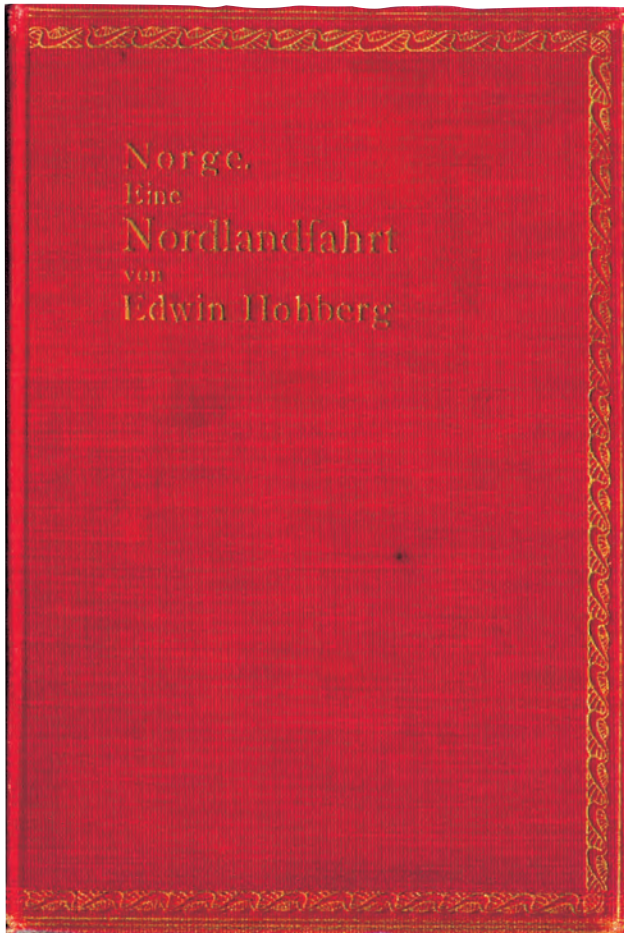


Abb. 3 HAPAG-Einband mit Goldschnitt von Edwin Hobbegs Werk *Norge. Eine Nordlandfahrt*, Berlin um 1909. (Privatarchiv des Verfassers)

Abb. 4 und 5
Schreib- und
Lesezimmer des
Lloyd-Dampfers
KRONPRINZESSIN
CECILIE von 1907
(oben).
Darunter eine der
Fensterbänke
des Zimmers.
(Archiv DSM)



mit Parkettfußboden ausgestattet und kann bei an Bord stattfindenden Festlichkeiten schnell in einen schönen, geräumigen Tanzsaal verwandelt werden. Auf einer Galerie wird ein Künstlerorchester (...) musizieren.⁶⁹ Die neue Bibliothek befand sich in diesem Salon. Wir erfahren, daß sie (wie auch die Bibliotheken der anderen »Touristendampfer« METEOR und FÜRST BISMARCK) unter anderem *eine kleine Sammlung neuerer Werke über Norwegen, Spitzbergen usw.* enthielt.⁷⁰ Die Stiche in den Werbeheften der HAPAG zeigen einen in der Mitte durch ein gewölbtes Glasdach erhöhten dreischiffigen Raum; unter der Glasbedeckung schloß die eine Seite mit einer Galerie ab, unter der sich ein dreitüriger verglaster Bücherschrank mit fünfzehn Brettern befand. Dieser »Gesellschaftsraum« war der Prototyp des Leseraums der IMPERATOR-Klasse – hier jedoch als zentrale Lounge! Neu hinzugekommen war auf der VICTORIA LUISE ein *hübsch eingerichtete(s) Damenzimmer*, also ein Gegenstück zum »Reading and writing room« der OLYMPIC, das zum Bug hin lag und vom Salon durch die Haupttreppe getrennt war.⁷¹

Nicht zuletzt durch den Geschwindigkeitsrekord der DEUTSCHLAND gewannen die deutschen Reedereien enorme Marktanteile, die sie ausbauen konnten, indem sie mit weiteren Vierschornsteinern auf äußersten Luxus setzten. Beispielhaft seien die Schreibsalons der 1897 vom Lloyd in Dienst gestellten KAISER WILHELM DER GROSSE, der KRONPRINZ WILHELM (1901), der KAISER WILHELM II. (1903) und der 1907 als letztes Schiff dieser Klasse gebauten KRONPRINZESSIN CECILIE genannt.⁷² Sie führten *durchschnittlich etwa 400*



Abb. 6 Damenschreibzimmer auf dem Lloyd-Schnelldampfer KAISER WILHELM DER GROSSE von 1897. (Archiv DSM)



Abb. 7 Schreib- und Lesezimmer auf der 1929 in Dienst gestellten BREMEN des Norddeutschen Lloyd. (Foto: Hans Engelmeier/Archiv DSM)

Abb. 8 *Bibliothek der BREMEN.*
(Foto: Hans
Engelmeyer/
Archiv DSM)



*deutsche, 100 französische und 200 englische Bände in der ersten Kajüte; in der zweiten etwa 100 deutsche, 25 französische und 50 englische Werke.*⁷³ Diese Schiffe verfügten auf dem Vorschiff über einen unterhalb der Brücke gelegenen Schreiksaal für die Erste Kajüte. Mitten durch den Raum wurde der viereckig umkleidete Schacht des ersten Schornsteins geführt, den man mit Sitzgelegenheiten verkleidet hatte. Auf der KAISER WILHELM DER GROSSE wurde der Raum *Damen- und Schreibzimmer*⁷⁴ genannt und war über und über mit neubarocken Schnörkeln gestaltet. Auf den späteren Schiffen hieß der nunmehr im Biedermeier ausgekleidete Raum »Bibliothek und Schreiksaal« – doch in Aufbau und Funktion waren beide identisch. Die von zwei Seiten zu benutzenden Schreibpulte verfügten über Fächer für Briefpapier, auf den späteren Schiffen sogar über elektrische Lampen. Zum Leseraum kam jeweils noch ein Musikzimmer hinzu.⁷⁵

Die noch in Belfast bei Harland & Wolff gebaute AMERIKA und ihr aus Stettin kommendes Schwesterschiff KAISERIN AUGUSTE VIKTORIA konnten um 1912 auf die bis dahin größten Bordbibliotheken verweisen – etwa 1700 Bände, die sich freilich auf drei Leseräume für



Abb. 9 Der Lesesaal der EUROPA auf einer Aufnahme des Fotografen Erich Salomon, 1930.
(Foto: Scherl/SV-Bilderdienst)

die drei Passagierklassen verteilten.⁷⁶ Die 1908 für den Lloyd gebaute GEORGE WASHINGTON⁷⁷ präsentierte sich noch luxuriöser und blieb bis zur Indienstellung der IMPERATOR das größte und schönste deutsche Schiff.⁷⁸ Der Leseraum war – wie das ganze Schiff – im Stil des Art déco eingerichtet; die elektrisch beleuchteten Lesepulte waren fest entlang der Raumwände montiert. Zwischen den in Dreiergruppen eingeteilten Fenstern befanden sich schmale Bücherschränke, deren Glastüren mit Vorhängen verziert waren, so daß man die Bücher nicht direkt sehen konnte. Auch für die Zweite und die Dritte Klasse gab es auf der GEORGE WASHINGTON Bibliotheken.⁷⁹

Mit der 1901 gebauten CELTIC⁸⁰ gestaltete die White Star Line ein ähnliches Konzept. Man könnte es mit »Größe und Komfort vor Schnelligkeit« umschreiben. Es wurde auf den folgenden Schiffen dieses Typs, der CEDRIC, BALTIC und ADRIATIC⁸¹, erfolgreich verfeinert.⁸² Die ADRIATIC war für kurze Zeit das größte Schiff ihrer Zeit. Ein Reedereipropekt für die Erste Klasse stellt neben der Lounge einen *first class reading room* sogar mit einer Skizze vor.⁸³ Man hielt es offenbar für erforderlich, den Raum mit seinem eleganten Bücherschrank ausdrücklich von den Funktionen der Lounge abzugrenzen – es handelte sich also keineswegs um eine Selbstverständlichkeit. Hier im »Reading and writing room« waren Bücher und Formulare erhältlich, wohingegen in der Lounge Tee und Kaffee serviert wurden und Liköre bzw. Rauchwaren gekauft werden konnten.⁸⁴ Die Bücher befanden sich an einer Querwand des Lesezimmers in einem zweiflügeligen Vitrinenschrank. Die äußeren Flanken dieses Schanks waren offen, hier wurde anscheinend Porzellan ausgestellt.⁸⁵ Der Schrank dürfte, nach der erhaltenen Skizze zu urteilen, kaum mehr als 200 Bände gefaßt haben; es handelte sich dabei allerdings nur um die »standard collection«, die zusätzlich angebotenen Novitäten werden nicht in diesem Schrank aufgestellt worden sein. Die

Raumstruktur von sich gegenüberliegendem Bücherschrank und offenem Kamin, die Aufstellung von bequemen Lesesesseln und einigen Schreibpulten, auf denen reedereieigenes Briefpapier auslag, blieb verbindlich für die kommenden Jahrzehnte. Der »Reading and writing room« der von der Cunard Line ab 1921 betriebenen eleganten SCYTHIA-Klasse (20 000 BRT) zeigt im Mobiliar zeitgemäßere Stilformen, aber keine grundsätzliche Veränderung für die Erste Klasse mehr.⁸⁶ Den vielleicht schönsten Raum dieser Art boten die 1929 und 1930 in Dienst gestellten Schwesterschiffe BREMEN und EUROPA des Norddeutschen Lloyd.⁸⁷

1907 nahm die Cunard Line die MAURETANIA und die LUSITANIA in Dienst.⁸⁸ Die Inneneinrichtung der MAURETANIA galt als Archetyp aller Ozeanriesen der folgenden 30 Jahre.⁸⁹ Anklänge an Versailles erfüllten das gesamte Schiff.⁹⁰ Die Ausstattung erregte allgemeine Bewunderung; das Vorhandensein einer Bibliothek – obschon längst Teil des transatlantischen Standards – wurde betont.⁹¹ Diese Bibliothek lag in einer Zimmerflucht des Vorschiffs, die sich ähnlich auch auf allen Schiffen späterer Jahre wiederfand: *Im Vorschiff befanden sich eine Bibliothek, ein Schreibzimmer und ein Salon – letzterer als Beschwichtigung für die Damen, die im Rauchsalon weder Trost noch Einlaß fanden – und eine großzügige Treppe, die zur Empfangshalle und zum Speisesaal führte. Nach achtern folgten die große Lounge, der Rauchsalon und schließlich, als Neuerung für Cunard, ein Verandacafé.*⁹² Die unter der Brücke gelegene Bibliothek und der vorgelagerte Schreibaum – Calvin Winter spricht wegen dieser Einpassung in die Rundung des Vorschiffs von einer *corner library*⁹³ – waren beide im Stile des Großen Trianon in Versailles eingerichtet, selbst die Bücherschränke waren von dort kopiert.⁹⁴ Winter nennt den Bibliotheksraum *one of the largest and most cheerful of all existing reading rooms.*⁹⁵ Er enthielt 150 Bände der »standard collection« und 500 Bände des »Times Book Club«, die am Ende jeder Fahrt ausgewechselt wurden.⁹⁶ Die Schreibplätze waren hier sogar teilweise als Einzelpulte eingerichtet. Der Bibliotheksraum der LUSITANIA war ähnlich gestaltet. Er wurde jedoch im englischen Stil des 18. Jahrhunderts, der nach George Adams benannt ist, eingerichtet und war daher an den Säulen und der Decke weiß gestrichen, die Wände waren mit grau- und cremefarbenem Brokat bezogen, der Teppichboden war rosa. Der Raum nahm die ganze Schiffsbreite ein, wurde jedoch in der Mitte durch einen Versorgungsschacht auf der einen und einen Schornsteinschacht auf der anderen Seite eingeschnürt, so daß er wie ein um 90° gedrehtes »H« wirkte. Im fast quadratischen Mitteldurchgang standen sich ein weißer Marmorkamin und der Mahagoni-Bücherschrank gegenüber. Für den Schrank werden die Maße mit acht Meter Länge und drei Meter Höhe angegeben⁹⁷, in seiner Gestaltung und Wuchtigkeit erinnert er an das Gegenstück auf der LUCANIA. Zwischen Kamin und Bücherwand spannte sich eine kleine Kuppel mit buntem Glas, unter der eine Gruppe von Sesseln um einen kleinen Tisch gruppiert war. Schreibpulte standen sowohl als Doppel- wie Einzelpulte zur Verfügung.

Die Einrichtung von Buchangeboten unterhalb der Ersten Klasse trat mit einer gewissen Verzögerung ein. Der als »Library« bezeichnete Salon Zweiter Klasse auf der 1909 in Dienst gestellten LAURENTIC⁹⁸ kann als unmittelbare Vorstudie zur entsprechenden Einrichtung der Schiffe der »Olympischen Klasse« gewertet werden, die noch ausführlich behandelt werden. Eine für Werbezwecke gefertigte Skizze des Raums zeigt sehr schön das Arrangement der von zwei Seiten benutzbaren Schreibpulte mit Fächern für das Briefpapier der Reederei (jedoch ohne Lampen) in der Mitte, den schlanken georgianischen Säulen und dem dreiflügeligen Bücherschrank an der Querseite.⁹⁹ Die mitten durch den Raum gezogene Basis des hinteren Hauptmastes beeinträchtigte allerdings enorm die Raumwirkung.¹⁰⁰ Dennoch drückte ein »First class passenger«, der im April 1912 von Southampton bis Queenstown in Irland (jetzt Cork) auf der mit der OLYMPIC nahezu baugleichen TITANIC fuhr, seine Verwunderung darüber aus, daß er bei der Besichtigung der Zweiten Klasse,

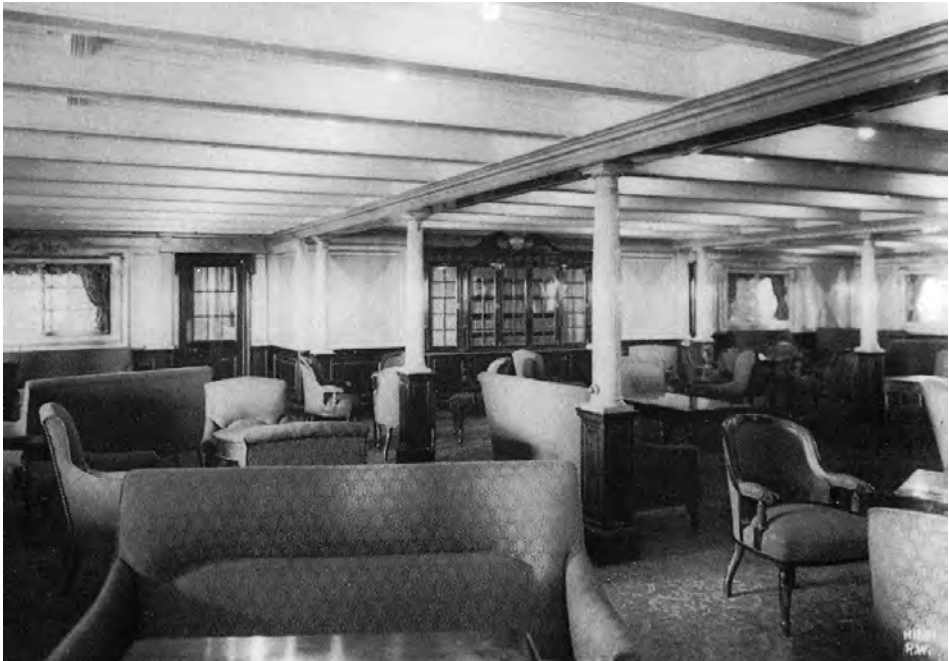


Abb. 10 *Second Class Library auf dem White Star-Liner OLYMPIC, dem Schwesterschiff der TITANIC. (Aus: John P. Eaton und Charles A. Haas: TITANIC. Triumph and tragedy. Wellingborough 1986, S. 121)*

die ihm der Zahlmeister McElroy ermöglichte, auch dort *Lifts and lounges and libraries* vorfand.¹⁰¹ Die HAPAG richtete bereits ab dem Jahr 1908 als erste Reederei auch Büchereien für die Dritte Klasse ein¹⁰², die freilich nicht mit der britischen »Third class« verglichen werden kann.¹⁰³

Der Norddeutsche Lloyd verfügte 1911 im Atlantikdienst nur auf der BARBAROSSA und der GEORGE WASHINGTON über Bibliotheken für die Dritte Klasse.¹⁰⁴ Eine Werbebroschüre der HAPAG über die 1912 vom Stapel gelaufene IMPERATOR hob stolz hervor, daß hier Bücher für *schriftkundige und lesebereite Passagierklassen, d.h. bis herab zur dritten Kajüte vorhanden* waren.¹⁰⁵ Für die Erste Klasse war das Schreib- und Lesezimmer vom Damensalon separiert, der hier als Musiksalon eingerichtet war. Ein Teil der ausleihbaren Bücher wurde außerhalb des Leseraumes aufgestellt, etwa im Ruheraum neben dem »pompejanischen« Schwimmbad.¹⁰⁶ Auf der nachfolgenden VATERLAND hingegen ersetzte die *Bibliothek* den Damensalon.¹⁰⁷

Der Schreib- und Leseraum, häufig auch »Bibliothek« genannt, war vor allem zur ungestörten Abfassung von Briefen vorgesehen. Eileen Lenox-Conyngham, die als elfjähriges Mädchen am 12.4.1912 auf der TITANIC die Überfahrt von Southampton nach Cherbourg machte, berichtet darüber: *Nach dem Mittagessen waren wir beide sehr aufgedreht. Um uns zu beruhigen, sagte meine Mutter: »Ihr könnt euch hinsetzen und Briefe schreiben.« Also schrieben wir Briefe und Postkarten. (...) Oh, es gab einen Schreibraum. Wir liefen zu verschiedenen Tischen und probierten sie aus.*¹⁰⁸ Auf diesen Schreibpulten lag Briefpapier mit dem Emblem der Reederei und der Kopfzeile »On board R. M. S. ›Titanic‹ – bzw. mit dem entsprechenden Schiffsnamen – aus.¹⁰⁹ Dabei galten Schreiben und Lesen an Bord selbst

eines der großen Passagierschiffe als beschwerlich. Calvin Winter, der einige zeitgenössische Autoren, darunter den Verfasser der »Dschungelbücher«, Rudyard Kipling, als Zeugen heranziehen konnte, verwies auf die phlegmatisierende Wirkung einer Seereise, ähnlich äußerte sich noch 1972 John Maxton-Graham: *Ein Teil dieses Buchs wurde auf See geschrieben, und das erforderte größte Selbstdisziplin. An Bord eines Schiffs scheint ungestörte Freizeit zur Genüge vorhanden zu sein; kaum ist man jedoch auf dem Ozean, zerstört die dort herrschende Sorglosigkeit nur allzu oft die an Land gepflegte Disziplin.*¹¹⁰ Außerdem verwies er auf die Seekrankheit. Bei Thomas Mann findet sich all dies wieder zusammen in einer heftigen Klage: *Was ich tue, sollte ich nicht tun, nämlich gebückt sitzen und schreiben. Es trägt zum Wohlbefinden nicht bei, denn (...) die Schwankungen des Dampfers, denen man Ruhe und Gemessenheit zubilligen muß, laden in dem oberen Stockwerk, wo dies Schreibzimmer gelegen ist, natürlich empfindlicher aus als weiter unten. Durch das Fenster zu sehen, ist nicht wohlgetan, denn das Steigen und Wegsinken des Horizontes setzt dem Kopf auf eine aus früherer Erfahrung vertraute, aber vergessene Weise zu; doch ist auch das Niederblicken auf Papier und Schrift nicht von der glücklichsten Wirkung. Sonderbarer Eigensinn, die Lebensgewohnheit, nach der Morgenbewegung, dem Frühstück stilistisch tätig zu sein, auch gegen so widrige Umstände durchzusetzen.*¹¹¹

Calvin Winter sah außerdem zwei ernste »Rivalen« der Schiffsbibliotheken im unmittelbaren Bereich der Schriftlichkeit: die Bordzeitungen und die Buchhandlungen.¹¹² 1902 wurde auf der LUCANIA erstmals die drahtlose Telegraphie genutzt, um Informationen für eine Bordzeitung zusammenzustellen.¹¹³ Es handelte sich im wesentlichen um Gesellschaftsklatsch sowie allgemeine Hinweise, etwa Warnungen vor Falschspielern in den Rauchsalons.¹¹⁴ Die Buchhandlungen wurden nicht als Konkurrenz zu den Bibliotheken betrieben, sondern, wie noch zu zeigen sein wird, als Ergänzung.

3. Schreib- und Lesekultur der »olympischen Klasse«

Der klaren Herausbildung eines separaten Leseraumes stellten sich die Superliner von White Star in gewisser Weise entgegen. Dies war jedoch keineswegs von Anfang an beabsichtigt. Der Innenausbau der OLYMPIC und der TITANIC, der wie der früherer Schiffe von der Firma Aldam Heaton & Co.¹¹⁵ entworfen und ausgeführt wurde, zeigte die mittlerweile für Schiffe der White Star typische *unverwechselbare Mischung aus spätviktorianischem und zeitgenössischem Stil.*¹¹⁶ Dennoch verschob sich zwischen den einzelnen Entwürfen die Gewichtung der Räume untereinander allmählich zugunsten der Lounge. *Verglichen mit ähnlichen zeitgenössischen Passagierdampfern waren die anfänglichen Konstruktionsentwürfe in manchen Details eher schlicht, in anderen dafür grandios. Für die Erste Klasse war nur eine gewöhnliche Treppe geplant, aber eine riesige Lounge, eine ausgedehnte Empfangszone, ein Rauchsalon, eine Bibliothek und zwei Palmenatrien. Der Speisesaal der Ersten Klasse erstreckte sich über drei Stockwerke und wurde von einer Kuppel gekrönt.*¹¹⁷ Diese Entwürfe entsprachen dem augenblicklichen Standard, auch die LUSITANIA und die MAURETANIA verfügten für die Erste Klasse über einen zweigeschossigen überkuppelten Speisesaal.¹¹⁸ Die als »Festsaal« gestaltete Lounge auf den Schiffen der ebenso historistisch-eklektizistisch ausgestalteten IMPERATOR-Klasse lag praktisch an gleicher Stelle wie bei der OLYMPIC, doch befand sich die Bücherei im unmittelbar vorgelagerten Raum – auf der IMPERATOR noch *Damensalon* benannt, auf der VATERLAND *Bibliothek*¹¹⁹ –, während den Mittelpunkt der Lounge eine Bühne einnahm; auf der VATERLAND wurde sie gar von einer Büste des Kaisers geziert. Dies war unstrittig, wie die Benennung der Schiffe, ein Zugeständnis an den Kaiser als prominentesten Förderer und Geldgeber der ehrgeizigen Schiff-



Abb. 11 *Bibliothek der BISMARCK, 1914 vom Stapel gelaufen, 1922 als damals größtes Schiff der Welt unter Cunard-Flagge fertiggestellt und in MAJESTIC umbenannt. (Foto: Sammlung Kludas/ Archiv DSM)*

bauprojekte. Die Werft Harland & Wolff und die White Star Line handelten aus ähnlichen Motiven, zielten aber offenbar auf eine andere Emotionalität. Die Abwertung des Speisesaals (der gleichwohl die größte Grundfläche eines Schiffsraumes dieser Zeit erhielt) korrespondierte mit einer Aufwertung der Treppenhäuser und der Lounge. In der Ersten Klasse bestand der »Reading and writing room« als eigener Raum fort – Calvin Winter bezeichnet ihn noch als *library of the new Olympic*¹²⁰ –, doch stellte man am Ende nicht mehr hier die Leihbücherei auf, sondern im Salon der Ersten Klasse, also genauso wie in der Zweiten Klasse, wo es keinen Leseraum gab.

Man könnte meinen, daß man sich hierdurch konservativ gab und der Herausbildung eines eigenen Bibliotheksziimmers entgegenwirkte. Doch kann dies nicht einer grundsätzlichen Geringachtung der Buchausleihe entsprungen sein. Die *lending library* gehört zu den Gütesiegeln der *first class accomodation*, wie sie der Kommentator der Zeitschrift »The Shipbuilder« im Jahr 1911 zusammen mit einer Dunkelkammer¹²¹ und der Telefonanlage anpreist¹²², und sie reicht vom Umfang her auch hin, um die Cunarder zu übertreffen. So ist die Verlagerung eher dahingehend zu interpretieren, daß man die Bücher als ein Angebot verstand, das auch männliche Passagiere ansprach – in welcher Weise, wird allerdings noch zu prüfen sein –, und ein letzter Versuch, im Schreib- und Leseraum das »Heiligtum« für rückzugsbedürftige Damen zu wahren – was sich jedoch als nicht bedarfsorientierte Nostalgie entlarvte.¹²³ Die Ausrichtung auf beide Geschlechter bewährte sich ja auch in der Zweiten Klasse, wo es keinen Damensalon gab. Die Bücherwand befand sich hier ebenfalls in der Lounge; der Raum erhielt sogar den Namen »Library«,¹²⁴

Solche Doppelungen verursachen leicht Verwirrung.¹²⁵ Wenn der Historiker Colonel Archibald Gracie als Passagier der Ersten Kajüte in seinen Erinnerungen von ausgedehnter Lektüre in Büchern aus des Schiffes *well-supplied library*¹²⁶ berichtet, meint er Bücher aus der Lounge der Ersten Klasse¹²⁷, wohingegen der Lehrer Lawrence Beesley als Passagier der Zweiten Klasse die Bücher aus deren Lounge benutzte.¹²⁸

Betrachten wir nun die einzelnen Räume. Zusammen mit dem gegenüberliegenden offenen Kamin bildete in der »olympischen Klasse« der von zwei Uhren gerahmte Bücherschrank die festmontierte Möbelausstattung der First class Lounge; sonst befanden sich nur freistehende Sitzmöbel und Tische darin. Die Wände waren in hellem Eichenholz in *the Louis Quinze style, the details being taken from the Palace at Versailles*¹²⁹, getäfelt. Der, von dem hineinragenden Schornsteinschacht und vier zu den Promenadendecks hin gelegenen Nischen abgesehen, quadratische Raum maß in seiner größten Ausdehnung 72 Fuß¹³⁰, also etwa 22 m. Die Längswände waren zum Promenadendeck hin mit großen Fenstern versehen. Wenn man den Salon vom hinteren Treppenhaus aus erreichen wollte, mußte man durch einen Korridor an dem Schacht des dritten Schornsteins auf der rechten und einigen Nebenräumen auf der linken Seite (u.a. der sogenannten Bar, in der die Stewards die Getränke für die Passagiere vorbereiteten) vorbei zur eigentlichen Türe der Lounge. Der Blick fiel dann auf einen etwa 20 m entfernten offenen Kamin¹³¹ an der gegenüberliegenden Querwand mit einer Replik der Diana von Versailles auf seinem Gesims.¹³² Zur Rechten setzte sich noch einige Schritte lang der Schornsteinschacht fort, an dessen Ende sich, dem Kamin gegenüber, der Bücherschrank befand. Die Plazierung an einem konstruktionsbedingt in den Raum ragenden Schornsteinschacht wirkte optisch gegenüber den unbefriedigenden Lösungen auf der MAJESTIC und ihren Schwesterschiffen oder auch gegenüber der Enge im Zwischengang in der Bibliothek der LUSITANIA großzügig und wurde z.B. 1922 auch für den Leseraum der COLUMBUS des Norddeutschen Lloyd genutzt.¹³³ Vom vorderen Treppenhaus mit seiner allegorischen Anbetung der Zeit¹³⁴ aus mußte man ebenfalls einen Korridor durchqueren, der am »Reading and writing room« vorbeiführte; beim Eintritt in die Lounge fiel der Blick unmittelbar auf den Bücherschrank.

Dieser setzte sich zusammen aus einem breiten, verschlossenen Unterbau, der die gesamte Breite des Schornsteinschachts einnahm, und einem schmaleren Vitrinenaufbau mit fünf Türen, hinter denen die in weißes Leder gebunden Bücher der »standard collection« zu erkennen waren. Die beiden äußeren Glastüren waren mit Vorhängen zugehängt und waren reine Dekoration – gleichsam verkümmerte Überreste der für Schaustücke bestimmten Flanken des Bücherschranks der ADRIATIC. Neben diesen beiden Flanken waren zwei Uhren in die Holztafelung der Wand eingelassen.

Ob die Rahmung der Bücher durch Chronometer nun in bewußter Fortsetzung des Reliefs an der vorderen Treppe geschah oder nicht – die Uhren hoben in jedem Fall die optische Bedeutung des Schranks, da der Blick der Passagiere, die ihre privaten Uhren der Bordzeit anpassen wollten, zwangsläufig hierhin wanderte, und korrespondierten mit einem Buchangebot, das auf jeweils für eine Überfahrt an Bord genommenen »Novitäten« basierte. In den Bibliotheks- oder Schreibräumen anderer Schiffe waren jedenfalls keine Uhren an exponierter Stelle angebracht.

Der mit Sitz- und Schreibgelegenheiten im Stile von Robert Adams – d.h. des englischen Klassizismus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts – ausgestattete »Reading and writing room« betonte demgegenüber seine Funktion als Damensalon. Dies hob bereits der Kommentator der Zeitschrift »The Shipbuilder« im Jahr 1911 heraus.¹³⁵ Er ist ganz offenkundig vom Bibliothekszimmer der LUSITANIA inspiriert, wie dieser wird er durch ein Sims geteilt, das von zwei Säulen (hier mit ionischen, auf der LUSITANIA mit korinthischen Kapitellen) eingerahmt wird. Doch dem Kamin gegenüber befindet sich lediglich ein langes Sofa, das



Abb. 12 und 13 Damensalon Erster Klasse an Bord des White Star-Liners ADRIATIC von 1907 (oben), darunter die Bibliothek in der Zweiten Klasse. (Harland & Wolff Photographic Collection, Ref.-Nr. H 1001 und H 1122, Copyright National Museums and Galleries of Northern Ireland, Ulster Folk & Transport Museum)

einzig des Raums – offenkundig eine Verlegenheitslösung, die durch die Verlagerung des Bücherschranks in die Lounge erforderlich geworden war.

In der Zweiten Klasse war das Raumprogramm ähnlich, jedoch beengter und daher vertikal angeordnet: Es gab einen Speisesaal auf der ganzen Breite des D-Decks, darüber befand sich die von einer schmalen, verkleideten Promenade umschlossene Lounge (oder »Bibliothek«) auf dem C-Deck und wiederum darüber der von einer breiteren Promenade umgebene Rauchsalon auf dem B-Deck. Auch hier lag die Lounge im Zentrum, war aber gegenüber dem Rauchsalon nur durch ihre größere Grundfläche hervorgehoben. Auch in dieser Lounge bildete der Bücherschrank den wichtigsten Blickfang. Er lag der Türe vom Treppenhaus achtern genau gegenüber und damit zwischen den beiden Türen zum vorderen Treppenhaus der Zweiten Klasse. Die Wandvertäfelung bestand aus Platanenholz, die gepolsterten Sitzmöbel waren in Mahagoni gehalten. Der Bücherschrank war kleiner als der in der Ersten Klasse und weniger aufwendig verziert; sein Aufsatz verfügte über fünf Glastüren, von denen die beiden äußeren innen mit Vorhängen verhängt waren. Offenbar um ihn hervorzuheben, war er auf einem technisch nicht erforderlichen Raumvorsprung montiert. Zur Einrichtung gehörten achtern zwei große Schreibtische – die anders als auf der LAURENTIC auch mit elektrischem Licht ausgestattet waren – und zwei Beistell- oder Serviertische vor dem Bücherschrank. Lawrence Beesley, ein Überlebender der TITANIC-Katastrophe, beschreibt das Interieur mit unverhohlener Begeisterung: (...) *der wundervoll ausgestattete Raum mit Sofas, Sesseln und verstreuten schmalen Schreib- oder Konsoltischen, Stehpulten an den Wänden, und die Bibliothek mit ihren durchsichtigen Regalen an einer Seite, das ganze ausgeführt in Mahagoni mit weißen, länglichen hölzernen Säulen, die das Dach darüber stützten. Durch die Fenster ist ein geschützter Korridor zu sehen, der in allgemeiner Übereinstimmung als Kinderspielplatz genutzt wird.*¹³⁶ Der Raum füllte die gesamte Breite zwischen den Promenadendecks aus und war ringsum mit Fenstern versehen. An den Querwänden gingen sie zu den beiden Treppenhäusern hinaus.¹³⁷ Nach achtern hatte der Leseraum einen Kamin, der aus Symmetriegründen jedoch weiter backbord lag. An der nach Backbord gelegenen Fensterseite des ungleichmäßig geschnittenen Raumes waren Schreibtische aufgestellt, die in der Mitte durch einen kleinen Aufbau mit einer Leselampe in zwei gegenüberliegende Schreibplätze geteilt wurden.¹³⁸

Hier muß betont werden, daß Änderungen im Raumprogramm gegenüber älteren Schiffen kaum zufällig zustande kamen, sondern weil man sich davon eine bessere Publikumswirkung versprach. Innerhalb der »olympischen Klasse« kann man das an Unterschieden zwischen der OLYMPIC, der TITANIC und der später gebauten BRITANNIC erkennen. Die Erfahrungen der ersten Fahrten der OLYMPIC zeigten, daß der »Reading and writing room« zu wenig in Anspruch genommen wurde. Für den weit fortgeschrittenen Bau der TITANIC hatte dies keine Konsequenzen mehr. Überhaupt war die Innenausstattung der TITANIC im April 1912 noch nicht ganz fertiggestellt; sie wurde in Southampton unter der Aufsicht des Chefingenieurs Thomas Andrews für die Jungfernfahrt nur provisorisch abgeschlossen.¹³⁹ Für die dritte Schwester BRITANNIC wurde ein Teil dieses Raums und des offenen Promenadendecks in zusätzliche Luxuskabinen umgewandelt¹⁴⁰ – allerdings nur theoretisch, da das Schiff nie zivil genutzt werden konnte. Dies war umso leichter möglich, als keine Bücherwand aus dem Raum genommen werden mußte. Es reichte, eine Zwischenwand einzusetzen.

Die »olympische Klasse« sollte um jeden Preis kundenträchtig werden; sie sollte White Star nicht nur gegen ihren Konkurrenten Cunard einen neuen Vorsprung verschaffen, sondern auch ein transkontinentales Wirtschaftsimperium sichern. Um zu einem genaueren Bild zu kommen, müssen wir einen Blick auf John Pierpont Morgan werfen, der den Bau der »olympischen Klasse« finanzierte und in gewisser Weise die Zielgruppe verkörperte, die mit der repräsentativen Aufstellung der Bücher angesprochen werden sollte – es werden

jedoch noch andere Beispiele genannt werden. Morgan reiste nahezu jedes Jahr nach Europa, um seine wirtschaftlichen Kontakte zu pflegen und neue Schätze für seine Sammlungen anzukaufen. Dabei bevorzugte er seit jeher die Schiffe der White Star Line.¹⁴¹ Ihm folgte meist seine Privatjacht *CORSAIR* (insgesamt besaß er nacheinander vier Schiffe dieses Namens), die er in Europa oder im Mittelmeer benutzte und auf der er Kaiser Wilhelm II. und andere hohe Gäste bewirtete. Er kannte die White-Star-Schiffe und die Bauweise der sehr früh mit ihm verbundenen Belfaster Werft Harland & Wolff sehr genau.¹⁴² Nur im Jahre 1908 benutzte er die *MAURETANIA*, was durchaus im Zusammenhang mit den Plänen der White Star zur Überbietung gerade dieses Schiffes und seiner Schwester *LUSITANIA* gesehen werden kann, denn er machte sich genaue Notizen über ihre Leistung und ihre Einrichtung.¹⁴³ Wenn Morgan schon zur White Star Line ein besonderes Verhältnis hatte, so erst recht zu der nunmehr geplanten *TITANIC*. Auf ihr wurde eine Luxussuite eingerichtet, zu der es auf der *OLYMPIC* kein Pendant gab – ein überdeutliches Beispiel dafür, daß Veränderungen im Raumprogramm mit konkreten Interessen verbunden waren. Sie zeichnete sich unter anderem durch ein eigenes, separiertes Promenadendeck aus. Diese Suite sollte grundsätzlich für Morgan freigehalten werden und nur dann anderweitig vergeben werden können, wenn er sich nicht an Bord befand. Das läßt sich nur mit den »Kaiserräumen« auf der *IMPERATOR* und einigen anderen deutschen Schiffe vergleichen. Aber, so stellte ein amerikanischer Journalist im Jahr 1907 fest, *great is Mr. Morgan's power, greater in some respects than that of Presidents or Kings*.¹⁴⁴ Bei seinem Europa-Besuch im Jahr 1911 ließ er sich die Pläne für die Innenausstattung der *TITANIC* vorlegen.¹⁴⁵ Er war beim Stapellauf der *TITANIC* zugegen.¹⁴⁶ Wenn auch kaum vorstellbar ist, daß er sich mit sämtlichen Details befaßt haben sollte, dürfte die *TITANIC* doch nichts enthalten haben, was Morgans Vorstellungen und seinem Geschmack widersprochen hätte.

Ein kurzer Blick auf die 1905 eingerichtete Pierpont Morgan Library verrät uns noch mehr über die Selbstauffassung Morgans und die Rolle, die Büchern und Bücherschränken dabei zukam. Das Gebäude verfügt über zwei repräsentative Räume, die von Büchern und den jeweiligen offenen Kaminen bestimmt werden. Morgan nutzte sie gleichermaßen als private Rückzugsmöglichkeit wie als Schauplätze von Geschäftsverhandlungen; im besonders aufwendig ausgestatteten »East Room« empfing er z.B. 1907 die New Yorker Bankpräsidenten, um seine Maßnahmen gegen die Finanzkrise zu verkünden.¹⁴⁷

Daß diese Verbindung von Macht und Kultur nicht nur J. P. Morgans Eigenheit war, sondern weite Kreise der amerikanischen Oberschicht – und damit der Hauptgruppe unter den Passagieren der Ersten Klasse – kennzeichnete, zeigt der Fall des Harry Elkins Widener (1885-1912)¹⁴⁸, der auf der Jungfernfahrt der *TITANIC* sein Leben verlor. Auch er war ein großer Bibliophiler. Er war zum Zeitpunkt seines Todes seit fünf Jahren »graduate« der Harvard University (Cambridge, Mass.), die heute seine Buchsammlung in der Harry Elkins Widener Memorial Library verwahrt (Gesamtbestand dieser Bibliothek heute: über 3,2 Millionen Bände). Wideners Vater gehörte zum Vorstand des Morgan-Trusts »International Mercantile Marine« (IMM)¹⁴⁹ und damit zum Kreis derjenigen, die bei Bau und Ausstattung der *TITANIC* Einfluß nehmen konnten.¹⁵⁰ Der Sohn hatte bereits verfügt, daß seine »rare book collection« – unter der sich auch eine im April 1912 ersteigerte Gutenberg-Bibel befand¹⁵¹ – einmal der Harvard-Universität übergeben werden sollte. Diese war zu diesem Zeitpunkt weniger an solchen Zimeln als an einem funktionsfähigen Bibliotheksneubau interessiert und hatte bereits verschiedene Millionäre erfolglos angesprochen.¹⁵² Widener und sein Vater kamen auf der *TITANIC* um; die Mutter überlebte. Sie ließ sich überzeugen, daß die Bücherstiftung eines würdigen Rahmens bedurfte und finanzierte den Neubau. Dabei wurden Wideners Bücher, die einmal sein Schlafzimmer zierten, in einen repräsentativen Rahmen gestellt, in dem sie eher zur Schau gestellt als benutzt werden.¹⁵³

Die Art, wie Widener und mehr noch der von ihm beneidete¹⁵⁴ Morgan sammelten, zielte nicht auf Lesen ab, sondern auf die Versammlung möglichst rarer Stücke.¹⁵⁵ Widener sagt man sogar nach, daß er einen sicheren Platz in einem Rettungsboot ausgeschlagen habe, weil er noch einen Druck des 16. Jahrhunderts, den er in London erstanden hatte, aus seiner Kabine haben wollte – was ihn dann das Leben kostete.¹⁵⁶ Was also der Salon der Ersten Klasse repräsentieren sollte und sicher auch repräsentierte, war das klassische Gegenüber von Kamin und Bibliothek, wie Morgan es in seiner »Library« (die zu seinen Lebzeiten eher seine Residenz war) praktizierte. Es war der Raum eines Gentleman und ein Raum für Gentlemen. Darum gehörten hier die Bücher ganz konsequent in den Salon und nicht etwa in den »Reading and writing room«, der ja im Grunde der »Damensalon« war.

Im Kontext der IMPERATOR bestanden solche Vorstellungen nicht. Gleichwohl zeigen sich in der Kaiserbüste im Salon der VATERLAND und in den Schiffsnamen IMPERATOR¹⁵⁷ und VATERLAND ähnliche Instrumentalisierungen. Der symbolischen Anbetung des Kaisers entsprach auf den Schiffen der »olympischen Klasse« die Anbetung von Modernität und Schnelligkeit – ein Appell an die männliche angelsächsische Oberklasse des Industriezeitalters und ihre verfeinerte Lebensart, die sich gern mit klassischen Attributen schmückte. J. M. Brinnin zitiert eine Pressestimme, die über die TITANIC sagte, sie sei gebaut *for the financial giants of our time (...) who could lightly pay for this single voyage the year's upkeep of ten British families*.¹⁵⁸

Bibliophile Anspielungen als Werbemittel für die Erste Klasse finden wir auch nach dem Tode Morgans. Die zur IMM gehörende belgische »Red Star Line« z.B. ließ 1920 für ihr neues Flaggschiff BELGENLAND¹⁵⁹ eine Passagierliste drucken, auf deren Cover sich eine Reproduktion des Frontispiz der 1568-1573 auf Veranlassung Philipps II. von Spanien gedruckten und heute in Antwerpen verwahrten lateinischen Bibel befand.¹⁶⁰

4. Der »Bibliothekssteward«

Neben der Innenausstattung war der Einsatz von Personal besonders kostenintensiv. So gab es auf der TITANIC eine Betreuung¹⁶¹ im Squash-Court und im Gymnastikraum mit seinen eher jahrmartartigen Geräten wie dem »elektrischen Kamel«.¹⁶² Noch aufwendiger war die Betreuung in den Speisesälen, von denen es für jede Klasse einen gab – und zusätzlich für die Erste Klasse ein »À-la-carte«-Restaurant und verschiedene Cafés. Man darf auch nicht die Schiffsorchester vergessen, die in den Salons und den Cafés auftraten. Als »soziale« Bereiche standen die Promenadendecks und die Salons zur Verfügung sowie als Übergangsbereiche die Treppenhäuser, denen die sogenannten »Empfangsräume« vorgelagert waren. Diese dienten dazu, sich vor dem Abendessen zu versammeln (*während der vielleicht wichtigsten Zeit einer Schiffsreise*¹⁶³).

Der Name »Library« für bestimmte Räume gab eine bequeme Funktionsbezeichnung für den dort tätigen Steward ab – man nannte ihn »Library steward« oder, auf deutschen Schiffen, »Bibliothekssteward«. Es handelt sich hierbei nicht um eine eigene Berufsgruppe mit Ausbildung, sondern um die Zuordnung zu einem Raum, wie es eben auch Stewards der Rauchsalons, der Speisesäle oder des Salons der Ersten Klasse gab; »Bibliothekare« im engeren Sinne gab es nur im »Literarischen Bureau« der HAPAG und auf einigen späteren Schiffen.¹⁶⁴ Dementsprechend war der Bibliothekssteward nur für die Benutzung der Bücher, nicht aber für die Zusammensetzung des Bestandes verantwortlich. Doch ist eine zunehmende Spezialisierung durchaus erkennbar. In den 1910 gedruckten »Notes for first class passengers« der White Star Line ist der Übergang von einem Salonsteward, der auch Bücher ausgibt, zu einem Bibliothekssteward, der im Grunde nur Bücher ausgibt, festge-

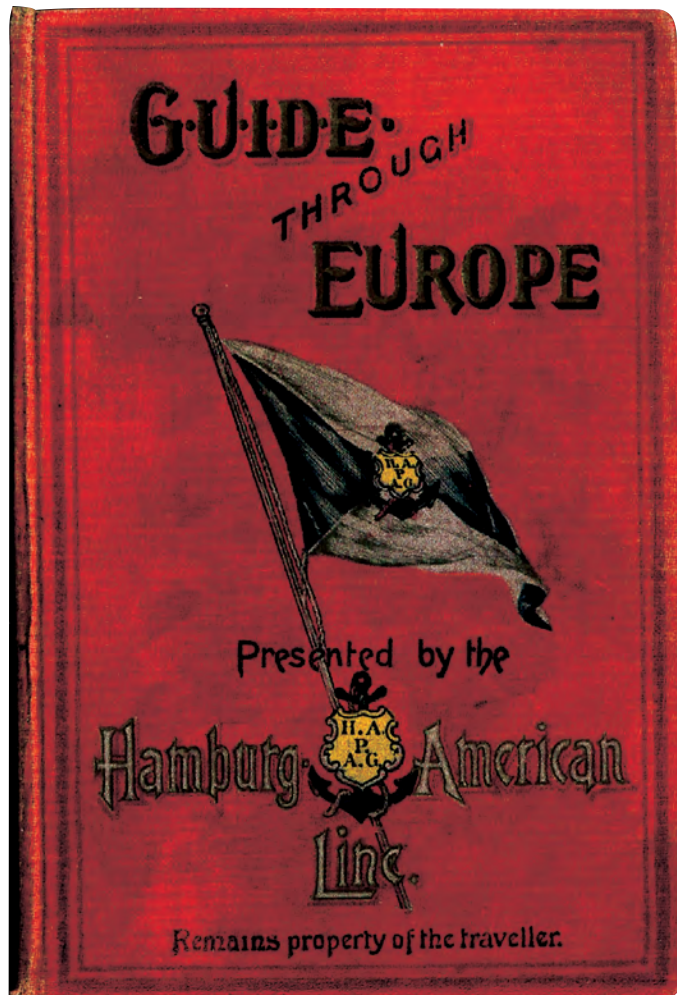
halten: Die Stewards im Speisesaal und in der Bibliothek geben Briefmarken, Telegraphen- und Marconi-Formulare¹⁶⁵ aus sowie Fahrpläne der wichtigsten Eisenbahngesellschaften; die Post wird durch den Salonsteward ausgeteilt.¹⁶⁶ *Saloon* meint hier den Speisesaal, so daß sich ergibt, daß auf den Schiffen der White Star Line vor der OLYMPIC auch in der Ersten Klasse ein »Library Steward« anwesend war, der zweifellos nur dem »Reading and writing room« zugeordnet gewesen sein kann. Auf den Schiffen der »olympischen Klasse« gab es nur in der Zweiten Klasse einen »Library Steward«. Bei der Jungfernfahrt der TITANIC versah dieses Amt der einundzwanzigjährige Thomas Kelland, der – wie viele Kollegen – in dem Southamptoner Vorort Bitterne wohnte.¹⁶⁷ Die Mannschaft wurde für jede Fahrt neu angeheuert, so daß sich oft monatelanges Warten auf eine neue Beschäftigung ergab. Dies war gerade im Frühjahr 1912 der Fall, als infolge eines Bergarbeiterstreiks die Kohleversorgung der Schiffe unterbrochen war. Das hätte beinahe auch die Jungfernfahrt der TITANIC verhindert.¹⁶⁸ Darum war der Andrang auf die wenigen noch auslaufenden Schiffe groß. Die Auswahl der Mannschaft unterhalb der Offiziersränge besorgte seit einem Streik im Jahre 1911 nicht mehr die Reederei, sondern die »National Sailors' and Firemens' Union of Great Britain and Ireland«.¹⁶⁹ Sie hat auch Kelland an die TITANIC vermittelt. Leider läßt sich nur wenig über ihn eruieren. Lawrence Beesley gibt uns eine kurze Beschreibung seiner Person und seiner Arbeit – wobei ich noch darauf zu sprechen kommen werde, welche Funktion diese Passage in Beesleys Erlebnisbericht hat. *Den Raum bis zum Ende mit seinen Bücherregalen übersehend, steht der Bibliothekssteward, dünn, gebeugt und traurig blickend. Im allgemeinen ist er mit nichts anderem beschäftigt als mit der Bücherausgabe. Am 14. April aber ist er fleißiger, als ich ihn je sah, er gibt Gepäck-Inhaltserklärungen an die Passagiere aus*¹⁷⁰ und betreut das Ausfüllen der Einwanderungserklärungen.¹⁷¹ Die Stewards der TITANIC hatten alle sehr eng umrissene Aufgabenbereiche¹⁷², was unter anderem dazu führte, daß sie sich auf dem Schiff nicht auskannten. Das monatliche Gehalt eines Stewards betrug etwas mehr als £ 3, das von Kapitän E. J. Smith (der als bestbezahlter Kapitän seiner Zeit galt) über £ 100; der Preis einer »1st class suite« hingegen lag bei £ 870. Die Stewards waren folglich auf Trinkgelder angewiesen, weshalb es für sie auch wichtig war, möglichst viele Passagiere namentlich zu kennen. Ein Reiseführer von 1895 wies ausdrücklich darauf hin, daß der Bibliothekssteward eine kleine Anerkennung erwarte.¹⁷³ Für den Bibliothekssteward (aber auch einen Steward im Salon der Ersten Klasse) setzte diese Zuwendung jedoch voraus, daß er die vorhandenen Bücher – insbesondere die von den Leihbibliotheken gelieferten Novitäten – kennen und auf Befragen rasch herbeischaffen mußte. Beesleys Seitenhieb: *fleißiger, als ich ihn je sah*, läßt eine gewisse Unzufriedenheit durchscheinen.

5. Der Bestand

Die Reedereien verfahren wie bei Wäsche und Tellern und allen anderen beweglichen Gegenständen an Bord. Sie nutzten umfassende Fremdleistungen und achteten auf Ausstattungen, die für die Reederei allgemein vorgesehen und damit oft zwischen den Schiffen austauschbar waren.¹⁷⁴ Besonderen Luxus bedeutete es, wenn die Bücher Exlibris mit dem Namen des Schiffes erhielten, wie dies für den White-Star-Liner OCEANIC geschah.¹⁷⁵

Die HAPAG ließ, wie bereits erwähnt, ebenfalls Buchhandlungen auf den Schiffen zu, versorgte aber andererseits auch ihre vergleichsweise großen Bibliotheken in eigener Regie: *Die Zusammenstellung und Verwaltung dieser Büchereien liegt in der Hand eines besonderen Bibliothekars im Zentralbüro der Hamburg-Amerika-Linie. Auf den Schiffen unterstehen die Bibliotheken dem Obersteward, der den Weisungen des Literarischen Büros zu fol-*

Abb. 14 Umschlag des *Guide through Europe*, presented by the Hamburg American Line, in der 6. Auflage von 1909. (Privatarchiv des Verfassers)



gen hat. Die größeren Passagierdampfer haben besondere Bibliotheksstewards für die Verwaltung und für die Ausgabe der Bücher.¹⁷⁶ Auch die Novitäten wurden von Hamburg aus geliefert¹⁷⁷, allerdings wurde wegen der zahlreichen amerikanischen Passagiere ein New Yorker Agent beauftragt, dort die jeweils aktuellen Bücher zu erwerben und nach Hamburg zu senden.¹⁷⁸ Durch diese sehr kostenträchtige Praxis vermied es die HAPAG, in die Kämpfe zwischen Verlegern, Buchhandel und Leihbüchereien hineingezogen zu werden. Schließlich bot man auch Bücher zum Kauf an: *Auch ist im Bezirk der ersten Kajüte eine Buchhandlung an Bord, in der die neuesten Erscheinungen des deutschen, englischen, französischen und amerikanischen Büchermarktes zu haben sind.* Die Buchhandlung war im Haupttreppenhaus auf einem der »Vorplätze« untergebracht.¹⁷⁹ Doch sind die Bücher damit aus dem Zentrum des Raumprogramms herausgenommen. Was sie an Eigenwert zugesprochen bekommen, verlieren sie an Repräsentation.

Als Betreiber war Georg Stilke gewonnen worden, dessen Firma 1882 die Einrichtung von Bahnhofsbuchhandlungen in Österreich und Deutschland initiiert hatte und auch die Berliner S- und U-Bahnhöfe belieferte. Wie die Bahnhofsbuchhandlungen führten diese

Bordbuchhandlungen vor allem Reiselektüre. Zum Kaufverhalten notiert ein zeitgenössischer Beobachter für die Bahnhofsbuchhandlungen: *Es ist erstaunlich, wie weit der Kreis der ausliegenden und verkauften Literatur gezogen wird und wieviel Nutzen die Bahnhofsbuchhandlungen aus der Hast des modernen Lebens zu ziehen vermögen, indem es immer mehr Brauch zu werden scheint, daß man sich selbst bei größeren Reisen erst auf dem Bahnhof mit Büchern über das betreffende Land versieht.*¹⁸⁰ Für amerikanische Reisende ging die HAPAG sogar so weit, selbst einen Europa-Reiseführer herstellen zu lassen und als Beigabe zum Fahrschein an die Reisenden der Ostroute zu verteilen. Es handelte sich um den vornehmlich durch Anzeigen von Hotels finanzierten »Guide through Europe, presented by the Hamburg-American Line«. Den Umschlag zierte die Flagge der HAPAG und der ausdrückliche Vermerk *remains to the traveller*; der Führer wurde bei J. Hermann Herz in Berlin jährlich neu aufgelegt. Die 6. Ausgabe von 1905 umfaßte immerhin 942 Seiten mit zahlreichen Stadtplänen und – qualitativ allerdings schlechten – photographischen Abbildungen.

Der Norddeutsche Lloyd wie die beiden großen britischen Reedereien Cunard und White Star schlossen Exklusivverträge mit Leihbüchereien ab, die in eigener Regie und auf eigene Rechnung »Supplemente« zu den (auch von ihnen gelieferten, aber von der Reederei angekauften) Bordbibliotheken erstellten, die eben nicht nur ausgeliehen, sondern auch an Passagiere verkauft wurden. Diese Mittelstellung zwischen Leihbibliothek und Buchhandel repräsentiert eine Spätphase des Leihbibliothekswesens, dessen Ausbreitung um die Jahrhundertwende ihren Höhepunkt erreicht hatte.¹⁸¹ Im Gegensatz zu den öffentlichen Bibliotheken, die sich primär mit wissenschaftlichen oder religiösen Zielen identifizierten, war das Hauptanliegen dieser im 18. Jahrhundert entstandenen privaten Bibliotheksform die Versorgung mit »schöner Literatur«, mit Belletristik. Während des 19. Jahrhunderts trat dieser Schwerpunkt immer deutlicher hervor. Um die Jahrhundertwende konnten die Leihbüchereien für sich in Anspruch nehmen, einen der Hauptfaktoren für literarischen Erfolg zu bilden, ja, beinahe *alleinige Vermittlerin der schönen Literatur*¹⁸² zu sein. Zumindest für Deutschland läßt sich dies auf eine ganz lapidare Formel bringen: *Romane wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht einmal von »reicheren Familien« gekauft.*¹⁸³ Auch aus heutiger Sicht anerkannte Autoren wie Wilhelm Raabe und selbst Guy de Maupassant, Thomas Hardy oder der frühe Thomas Mann sind dementsprechend auch durch ihre breite Repräsentanz in den Leihbibliotheken zu Ansehen gelangt.¹⁸⁴ Durch Kolportagehefte und »Nationalbibliotheken«, d.h. billige Klassikerausgaben, gerieten die Leihbüchereien jedoch zusehends unter wirtschaftlichen Druck¹⁸⁵ und kamen gegenüber dem Buchhandel ins Hintertreffen. 1908 wurde z.B. der HAPAG durchaus nahegelegt, zumindest für die Dritte Klasse *aus den für billiges Geld zu habenden Sammlungen volkstümlicher Schriften den Hauptstamm dieser Büchereien zu bilden.*¹⁸⁶ Die Schiffsbibliotheken von Cunard und White Star – und, weniger spektakulär, auch vom Lloyd – trugen dieser Entwicklung Rechnung. Man konnte die neuen Bücher in traditioneller Weise ausleihen oder aber unter dem normalen Handelspreis kaufen. Die Reedereien hatten nämlich einen Partner gefunden, der in seiner Geschäftspraxis ihnen sehr ähnelte: den von der renommierten »Times« subventionierten Buchklub: *By special arrangement with »The Times« Book Club, a supply of recent works is placed on board each voyage, thus forming a supplement to the permanent collection of standard books.*¹⁸⁷ Dabei wurde zwischen einem vergleichsweise kleinen Dauerbestand, den die Reederei vom Club fest erworben hatte, und den für jeweils eine Überfahrt von diesem Club zusammengestellten und angebotenen Aktualitäten unterschieden. Das »Supplement« des »Times« Book Club auf der MAURETANIA – und dann wohl auch auf den White-Star-Linern – enthielt eine Auswahl von *the best recent works of biography, travel and other serious books in the various departements of human interest*. Es stand nicht

nur für die Ausleihe, sondern auch für den Kauf zur Verfügung *by the fact that a special privilege allowed by the »Times« Library, namely, that of purchase by the passengers of any volume they desire to retain*.¹⁸⁸ Dies war jedoch weniger erstaunlich, als es dem New Yorker Publizisten Winter erschien, der offensichtlich nicht recht wußte, was sich hinter der »Times Library« verbarg.

Der »Times Book Club« (T. B. C.) war offiziell eine Kombination aus Leihbücherei (»Circulating library«) und Buchhandlung. Er wurde 1905 als besonderes Angebot für die Abonnenten der Londoner »Times« gegründet. Diese sollten zwar den gleichen Preis zahlen wie jemand, der die Zeitung täglich einzeln erwarb, wurden jedoch Mitglieder des Clubs und konnten kostenlos Bücher entleihen bzw. zu einem erheblich reduzierten Preis erwerben. Diese Vergünstigung wurde damit begründet, daß es sich um bereits benutzte Bücher handelte – was jedoch keineswegs immer zutraf. Zunächst gelang es H. E. Hooper, dem aus den USA stammenden Gründer des Clubs, mit einer großen Anzahl von Verlegern Sonderverträge abzuschließen, die den Club mit preisvergünstigten Büchern in jeder beliebigen Anzahl belieferten und einen Teil des Verkaufspreises wieder in Anzeigen in der »Times« investierten. Da selbst Neuerscheinungen zu einem reduzierten Preis an die Clubmitglieder weitergegeben wurden und damit die mühsam gefestigte Preisbindung¹⁸⁹ wieder ausgehebelt wurde, weigerten sich die Verleger in wachsender Zahl, Bücher an den T. B. C. zu liefern. Die »Times« entfachte daraufhin einen Kampf gegen die Profite der Verleger, der bis 1908 andauerte und erst eingestellt wurde, als die Zeitung insgeheim von Personen aufgekauft wurde, die der »Publishers' Association« zumindest nahestanden.¹⁹⁰ Diese einigten sich mit den Verlegern in strikt einzuhaltender Vertraulichkeit darauf, daß der »Times Book Club« seine verbilligten Leihexemplare erst nach Ablauf von einigen Monaten verkaufen durfte, nie ausgeliehene Exemplare sogar nur dann, wenn der Verlag sie nicht selbst zurückkaufen wollte. Umgekehrt sollte der T. B. C. alle Rabatte erhalten, die *any other bookseller or librarian* eingeräumt wurden. Zu diesem Zeitpunkt brachte der Club dem Eigentümer der »Times« einen wöchentlichen Verlust von £ 800 ein; der Vertrag sollte helfen, diese Summe zu halbieren.¹⁹¹ Die Belieferung der Reedereien wurde im Sommer 1906 eingeführt und blieb auch während des vom englischen Verlegerverband betriebenen Boykotts des T. B. C. bestehen.¹⁹² Sein Angebot umriß er mit vier Kategorien: *Newest Books for Boys and Girls of all ages – the Little Books that Women Love (in dainly soft leather bindings) – Beautiful Art Calendars – Gift Books of every description for Men*; ein angeschlossenes »Stationery Departement« bot Weihnachtskarten, Handtaschen und *Library Requisites of every description*.

Eine ähnliche Praxis wurde beim Norddeutschen Lloyd angewandt. Seine Schiffe hatten in sich abgeschlossene Büchereien, die durch die Bremische Buchhandlung Franz Leuwer – eine der bedeutenderen deutschen Leihbüchereien – aufgestellt und ergänzt wurden. Der bei Boljahn erwähnte Maupassant-Band¹⁹³ könnte dem Kernbestand eines Lloyd-Schiffes angehört haben. Zusätzlich vertrieb Leuwer auf den Schiffen entweder selbst oder durch die Stewards der Reederei Novitäten.¹⁹⁴

Zeitgenössische Beschreibungen von Schiffsbibliotheken legen stets äußersten Wert auf die für die Verkleidung der Wände eingesetzten Holzsorten, selten fällt ein Wort über den Inhalt oder gar die Zahl der Bücher. Wenn inhaltliche Kennzeichnungen versucht werden, so werden Stereotypen verwendet: die von George Dodd betriebene THAMES, eines der ganz frühen Dampfschiffe, verfügte 1815 über *a choice library*¹⁹⁵; Charles Dickens fand 1847 auf der BRITANNIA der Cunard Line *a few books, and very good ones too*¹⁹⁶; auch die LUCANIA verfügte nur über *a choice library of books*¹⁹⁷, wohingegen die Inman Line um 1850 für die CITY OF GLASGOW *a well assorted library*¹⁹⁸, 1894 für die neue ST. LOUIS¹⁹⁹ gar *a plentyfull supply of books selected from standard literature* ankündigen konnte. Auf der

Abb. 15 Ein Gentleman der Ersten Klasse und seine Gattin, wie sie sich der Werbegraphiker der HAPAG in den Staatszimmern der CLEVELAND vorstellte.

(Aus: Hamburg-Amerika Linie: Zwei Reisen um die Welt durch den Panamakanal mit den Doppelschrauben-Postdampfern CINCINNATI und CLEVELAND, Januar bis Juni 1915. Hamburg 1914, S. 9)



MAJESTIC fand sich *a supply of standard books*²⁰⁰; die SAXON nannte um 1900 bereits *a selection of books carefully chosen to suit all lines of thought*²⁰¹ ihr eigen. Gegen diesen hohen Anspruch fällt Archibald Gracies Beurteilung der Bibliothek der TITANIC als *well supplied*²⁰² wieder ab – wobei offen bleibt, ob die SAXON diesem Anspruch überhaupt gerecht wurde. In dieser Zusammenstellung geben die vagen Andeutungen doch so etwas wie eine Abstufung zwischen den einzelnen Schiffen: *choice library* deutet auf eher bescheidene, vielleicht eher zufällige Bestände; die Steigerungen zwischen *a supply*, *well supplied* und *plentyfull supply* verstehen sich von selbst und decken sich auch mit den Zahlen, die man aus den Photographien und den direkten Angaben für diese Bibliotheken hat. Außerdem erfahren wir durch Calvin Winter, was man sich unter *standard books* vorzustellen hat, wenn er nämlich hinsichtlich der Bibliothek der MAURETANIA vermerkt²⁰³, sie enthalte *mainly reference books like* »Who's Who«, Haydn's »Dictionary of Dates«²⁰⁴, Bartlett's »Familiar Quotations«²⁰⁵ and »Cavendish on Whist«²⁰⁶ und im zusätzlichen Angebot des »Times Book Club« vor allem *the best recent works of biography, travel and other serious books in the various departements of human interest*. Was man bei Franz Leuwer, dem Lieferanten des Norddeutschen Lloyd, unter »Novitäten« verstand, bezeugt eine indirekte Nachricht für die Jahre 1904 bis 1909. In diesen Jahren nahm Leuwer an den jährlichen Herbstumfragen der Zeitschrift »Das literarische Echo« teil, die *bei den größeren deutschen Leihbibliotheken nach den meistverlangten belletristischen Werken*²⁰⁷ fragte. Da diese in den Schiffsbibliotheken nie verzeichneten Werke ansonsten schwer zu fassen sind, besitzt diese Quelle ein besonderes Gewicht. Für die Saison 1904/05 meldete Leuwer folgende Titel: *Boehme*,

Tagebuch einer Verlorenen – Ernst, *Asmus Sempers Jugendland* – Ganghofer, *Der hohe Schein* – Ompteda, *Heimat des Herzens* – Stilgebauer, Götz Krafft – Zahn, *Clari-Marie*.²⁰⁸ 1905/06 hielt Margarete Boehme ihre Spitzenstellung, Georg von Ompteda rutschte auf den sechsten Platz. Dazwischen erscheinen andere Autoren: *Frenssen*, *Hilligenlei* – Heer, *Der Wetterwart* – Herzog, *Die Wiskottens* – Lauff, *Frau Aleit*.²⁰⁹ 1908/09 setzte sich die Liste so zusammen: *Bierbaum*, *Prinz Kuckuck* – Dill, *Eine von zu vielen*; *Lo's Ehe* – Ernst, *Semper der Jüngling* – Hermann, *Jettchen Gebert*; *Henriette Jacoby* – Herzog, *verschiedenes* – Ompteda, *verschiedenes* – Stratz, *Herzblut*.²¹⁰

Die Situation auf den englischen Schiffen unterschied sich nicht prinzipiell von der auf den deutschen.²¹¹ Die großen Cunard-Liner MAURETANIA und LUSITANIA verfügten nur über einen kleinen Buchbestand (ca. 150 Bände) für die Erste Klasse, zu denen 500 aus dem T. B. C. hinzukamen.²¹² Dagegen besaß die CITY OF PARIS der Inman Line bereits 1889 900 Bände.²¹³ Für die »olympische Klasse« lassen sich die Bestände nur abschätzen. Eine auf der OLYMPIC aufgenommene Photographie zeigt in der First class Lounge sechs Regalbretter hinter jeder der drei Glastüren, also insgesamt 18 Bretter; undeutlich lassen sich ca. 14–18 in hellem Leder gebundene Bände erkennen, so daß man den Gesamtbestand auf weniger als 324 Bücher schätzen kann²¹⁴; der ebenso breite Schrank für die Zweite Klasse verfügte über nur zwei Flügeltüren, aber anscheinend ähnliche Bestände. Damit war der feste Buchbestand doppelt so groß wie der der Cunarder, die also weit stärker auf das »Supplement« aus dem »Times Book Club« angewiesen waren. Die Bibliotheken der White-Star-Liner erreichten damit jedoch nur die Größe der Büchereien auf der BARBAROSSA-Klasse des Norddeutschen Lloyd²¹⁵, aber weder die der CITY OF PARIS und erst recht nicht die der Schiffe der IMPERATOR-Klasse: Die IMPERATOR verfügte über *rund 2400 Bände, von denen mehr als die Hälfte, in Leder gebunden, in der Bibliothek des Damensalons erster Kajüte aufgestellt* war, und zwar deutsche, englische und französische Titel. Dies waren wirklich Rekordzahlen, die von nur wenigen Schiffen überboten wurden, etwa der QUEEN MARY, die 2000 Bände in der ersten, 1600 in der zweiten und 1000 in der Dritten Klasse anbot.²¹⁶ Die 1952 in Dienst gestellte UNITED STATES der United States Line (der Rechtsnachfolgerin des Morgan-Trusts IMM, zu dem einmal die White Star gehört hatte) bot in seiner für alle Klassen zugänglichen Bibliothek gerade einmal 600 Bücher.²¹⁷ Die QUEEN ELIZABETH II, das heutige Flaggschiff der Cunard Line, verfügt in seiner Bordbibliothek über 4000 gebundene und eine bedeutende Anzahl ungebundener Paperbackausgaben, erreicht also insgesamt mehr als 6000 Bände. Dieser Bestand gilt als derzeit größte Schiffsbibliothek.²¹⁸

Inhaltlich dürften die Bibliotheken der White-Star-Liner denen auf der MAURETANIA entsprochen haben, da es sich um ähnliche Kontrakte mit dem T. B. C. handelte. Von der Bibliothek der TITANIC kennen wir explizit allerdings nur einen einzigen Titel. Es handelte sich um den Roman »The old Dominion« von Mary Johnston, den Archibald Gracie aus der Bibliothek der First Class Lounge entlieh und am Tag des Unglücks wieder zurückgab.²¹⁹ Mary Johnston (1870–1936) aus Virginia verfaßte über 20 populäre Romane, die in der Regel im amerikanischen Bürgerkrieg spielten, mit dem sich der Militärhistoriker Gracie ja beruflich beschäftigte; »The old Dominion« spielt jedoch in der Kolonialzeit Virginias zwischen 1600 und 1775. In ihren Stimmungen dürfte der Roman den Colonel angesprochen haben.²²⁰ »The old Dominion« erschien 1907 zum ersten Mal und dürfte daher noch zum *supply of recent works* gehört haben, von denen die Reedereiprospunkte sprechen. Der aktuelle Roman »The Virginian«, den Spencer V. Silverthorne nach Walter Lord²²¹ am Abend des Unglücks las, mag auch aus der Bibliothek entliehen oder vom »Times Book Club« erstanden worden sein. Weitere Romane kann man sich leicht aus den Anzeigen der Buchhandlungen und Verlage in der Londoner Ausgabe des »Bookman« von 1911 und 1912 zusammenstellen.²²²

Die erzwungene Muße während einer Atlantiküberquerung konnte die ohnedies herrschende »Lesewut« nur begünstigen. Die Schiffsfahrt war demnach die günstigste Gelegenheit, die schöne Literatur zu genießen. Natürlich wurden auch lange vor Thomas Manns »Meerfahrt mit Don Quijote« gegen den dort versammelten Lesestoff kulturkritische oder gar moralische Einwände erhoben, wie auch der von Boljahn berichtete Zwischenfall mit einem Maupassant-Roman illustriert. Auch der Referent über die Büchereien der HAPAG verleiht seiner Abscheu unverhohlen, wenn auch resignierend, Ausdruck: *Die Sensationsromane aber, deren sofortige Beschaffung bei der heutigen Geschmacksrichtung des Publikums der Passagiere der ersten und zweiten Kajüte ja unvermeidlich sein mag, sollten nicht etwa in die Mannschaftsbibliotheken hinübergenommen werden, denn für die Mannschaften sind sie jedenfalls nicht die geeignete Kost.*²²³ Ähnlich Motive beherrschten in England sogar die Leihbibliotheken.²²⁴

Die Vielsprachigkeit der Passagiere erforderte auch eine Differenzierung des Buchangebotes nach Sprachen, doch betraf dies die englischen Linien sicher weniger als die deutschen. Das Verhältnis *220 deutsche, 30 französische und 60 bis 70 englische Bände*, das der Lloyd 1911 für seine Schnelldampfer auf der Amerika-Linie hatte²²⁵, kann also nicht einfach umgekehrt werden, sondern dürfte erheblich zugunsten der englischen Titel zu verschieben sein.

6. Die Benutzung

Dies führt zur Frage der Benutzung. Die Erfahrungen der HAPAG dürften auch auf die britischen Schiffe übertragbar sein: *Die beliebtesten Romane pflegen meist schon in den ersten Tagen nach der Abreise vergriffen zu sein. (...) Auf den meisten Dampfern werden überwiegend deutsche Bücher gelesen, ausgenommen in den ersten Kajüten der Nordamerikadampfer; hier lesen erfahrungsgemäß rund dreiviertel Passagiere englische Bücher. (...) Durch Umfrage bei den Bibliotheksstewards der größeren Passagierdampfer ergab sich, daß besonders die Amerikaner sehr eifrige Leser der Schiffsbibliotheken sind.*²²⁶

Die Benutzungsbestimmungen für die Bordbibliotheken waren denkbar einfach. Die HAPAG brachte sie ihren Passagieren durch ein auf hellblauem Papier mit brauner Farbe gedrucktes Exlibris nahe, das in den vorderen Deckel der Bücher geklebt wurde. Es zeigt das Wappen der HAPAG mit dem Zusatz »Schiffs-Bibliothek Hamburg-Amerika Linie« und dann folgenden Text: *Die Schiffsbibliothek steht den Kajüts-Passagieren unentgeltlich zur Verfügung. Bücher werden nur gegen Quittung ausgegeben, und zwar gelangt an den einzelnen Passagier zu gleicher Zeit nie mehr als ein Werk zur Ausgabe. Nur nach Rückgabe des bereits entliehenen Buches können neue Bücher der Bibliothek entnommen werden. Die Bücher werden der sorgsamsten Behandlung der Reisenden bestens empfohlen, es wird ganz besonders darum gebeten, die Bücher nicht in den Salons und auf Deck liegen zu lassen und nach Lektüre baldigst dem Bibliotheks-Steward zurückzugeben. Leser, die Verluste oder Beschädigungen von Büchern verursachen, sind für den entstandenen Schaden haftbar.* Der Text des Exlibris war bewußt so gehalten, daß er auf allen Schiffen und in allen Bordbibliotheken gleichermaßen zutraf, darum wählte man z.B. den allgemeinen Begriff »Kajüts-Passagiere«, worunter die Reisenden der Ersten und Zweiten Klasse zu verstehen sind.

Diese in ihrer Strenge recht deutsch anmutenden Bestimmungen haben im Reglement der White Star Line ein liberales Pendant. Dort galten seit den Tagen der ADRIATIC auf allen Passagierschiffen diese Reglements: *Bücher werden auf Anfrage durch den Steward aus dem Bücherschrank ausgegeben. Die Geschäftsführung ersucht die Passagiere höflich, Bücher nicht auf Deck herumliegen zu lassen und nach der Lektüre wieder zurückzugeben.* Die Ausleihe wurde von den Stewards anscheinend mit Hilfe von Leihkarten überwacht.²²⁷

Abb. 16 *Benutzungsbestimmungen für die Bordbibliotheken der HAPAG in Form eines in den vorderen Buchdeckel geklebten Exlibris. (Privatarchiv des Verfassers)*



Die beiden unmittelbar nach der TITANIC-Katastrophe von Überlebenden in Buchform veröffentlichten Berichte liefern hierzu einige Zeugnisse, auf die schon mehrfach zurückgegriffen wurde. Lawrence Beesley etwa schildert die lesenden Menschen in der »Bibliothek« der Zweiten Klasse und die geradezu idyllische Umgebung in diesem Raum: *Die Bibliothek war schon nachmittags bevölkert, auch wegen der Kälte an Deck.*²²⁸ Er erinnert sich an verschiedene Personen: eine Gesprächsgruppe von zwei amerikanischen Frauen mit einem Kind, das eine große Puppe trug, und ein *amerikanischer Kinematograph*, der von seinem Sessel aus seine junge französische Frau beobachtete, die sich mit Geduldsspielen beschäftigte. Schließlich gab es noch zwei katholische Priester: Ein *Engländer oder Ire* und ein anderer, *dunkel, bärtig, mit einem breitrempigen Hut, einem Freund in deutsch etwas ins Ohr flüsternd und dauernd Textstellen aus der Bibel erklärend, die vor ihm aufgeschlagen lag.*²²⁹ Diese Bibel wird sicherlich seine eigene gewesen sein.

Doch darf man sich von diesem Genrebild nicht täuschen lassen. *Hier hat man es mit einem internationalen Lesepublikum zu tun, dessen Geschmacksrichtung, Bildung und Anschauung über nationale Spezialliteratur von einander grundverschieden ist. Was dem einen hochwillkommen ist und von ihm mit wahrer Begeisterung gelesen wird, das langweilt den anderen, ja stößt ihn vielleicht ab, räsoniert O. Boljahn.* Zur Illustration berichtet er eine Anekdote über einen englischen Passagier auf einem nicht genannten Ozeanrenner, der sich von einem Roman von Maupassant abgestoßen fühlte, worauf eine französische Baronin sich an den Bibliothekssteward wandte und *in tadellosem Englisch* sagte: *Bitte geben Sie mir das Buch; dem Herrn ist wohl eine Schraube losgegangen.*²³⁰

Wenn man die Berichte der TITANIC-Passagiere Gracie und Beesley hier als historische Quellen heranzieht, muß man sich der besonderen Umstände vergewissern, von denen sie berichten. Von keinem Überlebenden einer solchen Katastrophe kann man emotionslose Tatsachenberichte erwarten. Es handelt sich gerade bei diesen beiden Büchern primär um Sublimationsversuche, die eine oberflächlich rationalisierte Botschaft übermitteln sollen. Bezeichnenderweise spielen darin die Bücher auf der TITANIC eine besondere Rolle, die so gar nicht zu den abfälligen Bemerkungen Thomas Manns über »Reiselektüre« passen will.²³¹ Colonel Archibald Gracie z.B., Militärhistoriker und Cousin von Theodore Roosevelt, sieht sich im Legitimationskonflikt. Er ist einer der wenigen überlebenden Männer – und er stimmt doch in den allgemeinen Chor ein, daß der TITANIC-Untergang gezeigt habe, wie sehr die zivilisierte britische »Rasse« überlegen sei. Gracie kann für sich verbuchen, daß er kein Rettungsboot bestieg, sondern Frauen und Kindern half, dann vom sinkenden Schiff sprang und bei heldenhaftem Kampf durch einen Fall *of well authenticated experience of mental telepathy* an ein gekentertes Faltboot getrieben wurde – seine Frau hörte nämlich zur gleichen Zeit eine geheimnisvolle Stimme, die zu ihr sagte, sie solle auf die Knie fallen und ihr Gebetbuch aufschlagen.²³² Diese klar vom Bericht über die Bekehrung des Heiligen Augustinus abhängige Erzählung hat einen eigenen symbolischen Wert, der uns wieder auf die Bibliothek des Schiffes führt. Es wäre eine lohnende Aufgabe, dem Zusammenhang mit Mary Johnstons Romanen nachzuspüren, deren Lektüre Gracie selbst mit seinem Schicksal verbindet²³³: Bücher bilden in Gracies Bericht eine Klammer um das Grauen. Er schildert die Fahrt bis zum 14. April als geradezu paradiesisch²³⁴; und entgegen seiner sonstigen Gewohnheit bei Atlantiküberquerungen verzichtet er diesmal darauf, sich *in prime physical condition* zu bringen, stattdessen widmet er seine *Zeit to social enjoyment and to the reading of books taken from the ship's well supplied library*.²³⁵ Am Morgen des 14. April besinnt er sich eines anderen, vereinbart Sporttermine und besucht das Schwimmbad; mit Mr. Straus, einem der prominenten Opfer der Katastrophe, spricht er noch einmal über sein eigenes Buch über den amerikanischen Bürgerkrieg, nach dessen Vollendung er diese Europafahrt angetreten hat. Er hat Straus dieses Buch zur Lektüre gegeben. Aus diesem von Büchern dominierten Szenario geht er am Abend des 14. April zum ersten Mal früh zu Bett. Hier beginnt die Herrschaft der Naturgewalten. In dem Augenblick, wo seine Frau das Gebetbuch aufschlägt, holt ihn sein Schutzengel wieder ins zivilisierte Dasein zurück; dazwischen aber war er ganz Kraft und Körper gegen die entfesselte Natur. Indirekt kann man aus dem mit biblischen Zitaten angereicherten Werk viktorianischen Evangelikalismus herauslesen, der die gesamte englische Literatur beeinflusste.²³⁶ Ein Lob in einem solchen Werk darf als Gewähr angesehen werden, daß die Bibliothek der TITANIC sich der »Circulating library morality« nicht verschlossen hatte.²³⁷

Bei Lawrence Beesley fungiert die Bibliothek der Zweiten Klasse gleichfalls als Gegenpol zu den Naturgewalten²³⁸, die einzelnen Schilderungen und Interpretationen fallen jedoch ganz anders aus.²³⁹ Beesley gibt sich als empörter Aufklärer.²⁴⁰ Beesleys Glaube an den Erkenntnisfortschritt ist gebremst, aber nicht verloren: Der Tag des menschlichen Sieges wird durch Besonnenheit, Vorsicht und Wissen herbeigeführt. Dementsprechend schildert Beesley seinen letzten Tag auf der TITANIC: ein wirklich britischer Disput mit Reverend Carter über die Vorzüge der Hochschulen – welche ist besser: Oxford (Carters Universität) oder Cambridge (Beesley's)? Mehr noch: *Wir sprachen über die Möglichkeiten der Universitäten zur Charakterbildung* (S. 36); man vereinbart schließlich einen religiösen Liederabend im *Salon* (womit Beesley stets den »Dining Saloon« auf dem D-Deck meint). Die heiteren und gelösten Szenen lesender Menschen und spielender Kinder vor und in der Bibliothek sind englische Genre-Bilder, in denen sich die menschliche Wärme und Gelöstheit der Reise zusammenzieht. Der *dünne, gebeugt und traurig blickende* Bibliothekssteward leitet

über zu den von düsteren Vorahnungen beherrschten Kirchenliedern im Speisesaal, die Reverend Carter mit einer kleinen Geschichte über das Glück und die Sicherheit der bisherigen Reise, das große Vertrauen aller an Bord in dieses große Schiff und die glückliche Aussicht auf die Ankunft in ein paar Stunden in New York beschließt.²⁴¹ Zum Zeitpunkt der Kollision ist Beesley wach – er liest. Nach mehrfachem unentschlossenen Hin- und Hergehen erhält er die Anweisung, die Schwimmweste anzulegen und an Deck zu kommen. Dies tut er, aber vorher steckt er *die beiden Bücher, die ich las, in die Seitentaschen meines Jacketts*.²⁴² Selbst nach dem Untergang der TITANIC und dem entsetzlichen Inferno von 1500 im Todeskampf Schreienden – *etwas, auf welches die Einbildungskraft besser nicht bestehen sollte*, nennt er dies²⁴³ – will Beesley angesichts des Sternenhimmels innerlich Shakespeare rezipiert haben. Beesley gibt sich empört, aber *es hätte keinen Zweck, noch länger bei der Szene zu verweilen*.²⁴⁴ Für den Aufklärer gilt es, Reformen anzupacken, die er in der zweiten Hälfte seines Buches detailliert entwirft. Das Buch, mit dem Beesley die verletzte Humanität wiederherstellen möchte, ist sein eigenes.

7. Passagierschiffe als Transportschiffe für Bücher

Der Expres-Transport von Gütern mit einem Passagierschiff war teuer, aber schneller und sicherer als mit einem Frachter.²⁴⁵ Die Bestimmungen, die für den Transport von Büchern nach Amerika galten, wurden von dem amerikanischen Bibliothekar Israel Ely Lord im Februar 1907 der Fachöffentlichkeit erläutert.²⁴⁶ Es gab grundsätzlich drei Möglichkeiten der Einfuhr von Büchern: per Post, über einen ausländischen Agenten oder über die American Express Company. Postsendungen, die grundsätzlich mit einem »Royal Mail Ship« (RMS) wie der MAURETANIA oder der OLYMPIC transportiert wurden, bedurften keiner weiteren Deklaration²⁴⁷, kamen jedoch nur für kleinere Sendungen in Betracht. Die American Express Company setzte Pauschalbeträge nach Gewicht fest, die teils günstiger, teils teurer als die Abwicklung über einen ausländischen Agenten sein konnten. Letztere läßt sich am deutlichsten spezifizieren: Neben dem jeweils auszuhandelnden Buchpreis²⁴⁸ und den Zuschlägen für Verpackung war entweder eine Versicherung abzuschließen oder eine Erklärung zu unterzeichnen, daß der Käufer das Risiko eines Verlustes der Fracht selbst tragen würde. Schließlich fielen noch die Frachtgebühren selbst an sowie ab einem Handelswert von \$ 100 eine »consular invoice«, also eine Wertbestätigung des amerikanischen Konsulats, die \$ 2,50 kostete. Als weitere Gebühren fielen \$ 3 Ausladegebühr und eine Gebühr für einen Notar an, der den »oath preliminary to free entry« zu leisten hatte, also eine Bestätigung darüber, daß keine Einfuhrzölle zu entrichten waren, und natürlich schließlich die Transportkosten von den Docks zum Käufer.

Der Anteil von Büchersendungen fiel zumindest für die Fracht der TITANIC im April 1912 unbedeutend aus im Vergleich etwa zum Renault 35 des Erste-Klasse-Passagiers William Carter und anderen Gütern. Das »Cargo Manifest«, von dem eine Blaupause in England verblieben war, weist bei insgesamt zehn Auftraggebern Bücherkisten nach.²⁴⁹ Die meisten Posten sind geringfügig; z.B. werden für Pitt & Scott angegeben: *1 case photos; 1 case machinery; 1 case pictures; 1 case books*. Als Teile des internationalen Buchhandels können allein der Auftrag der Adams Company mit 35 Kisten und der von Lippincott mit 10 Kisten gelten. Eigens zu nennen sind noch G. E. Stechert & Company mit *12 package periodicals* und die International News Company mit *10 package periodicals*, die sicher auch für den Handel bestimmt waren.

Eher kurioser Natur sind Knauth, Nachod & Kuhne sowie Wells Fargo & Company mit je *1 case pamphlets* und T. Meadows mit einer Kiste Pergament. Dabei dürfte es sich um die

sieben Pergamentrollen der Thora aus dem Besitz von Hersch L. Siebald gehandelt haben. Als echte Zimelie zu nennen wäre die juwelenbesetzte Handschrift der *Rubáiyát*-Dichtung von Omar Khayyám mit Illustrationen des amerikanischen Buchkünstlers Elihu Vedder (1836–1923). Letztere war für £ 405 auf einer Auktion bei F. Sangorski & G. Sutcliff Ltd. in London im März 1912 von einem Amerikaner ersteigert worden.²⁵⁰ Die Ausführung des Einbandes mit über 1500 in Gold gefaßten Edelsteinen hatte mehr als zwei Jahre Arbeit in Anspruch genommen.

8. Zusammenfassung

Die Entwicklung der Schiffsbibliotheken auf den Passagierdampfern der Nordatlantikroute war bestimmt durch die Gewinnorientierung der Reedereien, die freilich nicht immer den gewünschten Erfolg zeitigte, und die durch den ungeheuren technischen und wirtschaftlichen Aufschwung begründete Begeisterung für Modernität, Größe und Schnelligkeit. Sie hängt damit eng zusammen mit dem Streben nach mehr Luxus einerseits und dem von der Etikette bestimmten Rollenverhalten von Mann und Frau andererseits. Die Auflösung der strengen Trennung der Geschlechter ermöglichte die Umwidmung des traditionellen Damensalons in einen für beide Geschlechter ausgerichteten Bibliotheksraum. Von allen Reedereien widmete die HAPAG der Lesekultur an Bord die meiste Aufmerksamkeit, sie allein beschäftigte einen Bibliothekar, der das Leseangebot der Schiffe von Hamburg aus zentral verwaltete; auf den Schiffen war die Betreuung der Bücher den sogenannten Bibliotheksstewards übertragen. Die britischen Reedereien und der Norddeutsche Lloyd beauftragten Buchhandlungen mit der Ausstattung und Pflege der Buchbestände. Unter den Linienschiffen vor dem Ersten Weltkrieg nehmen die OLYMPIC und mehr noch die TITANIC eine Sonderstellung ein. Die zentrale Plazierung des Bücherschranks in der Lounge der Ersten Klasse korrespondiert mit einem Kreis von bibliophilen Geldgebern und Kunden der White Star Line. In den beiden von Intellektuellen verfaßten Berichten über den Untergang des Schiffes wurden Bücher und Bibliotheken an Bord als Gegenpol zu den tödlichen Naturgewalten stilisiert.

Anmerkungen:

- 1 Mann, Thomas: Meerfahrt mit »Don Quijote«. In: Thomas Mann: Reden und Aufsätze, Bd. 1. (= Thomas Mann: Gesammelte Werke in zwölf Bänden; 9). Frankfurt 1960, S. 427–477, hier S. 431f.
- 2 Vgl. etwa bei Brinnin, John Malcolm, und Gaulin, Kenneth: Grant luxe. The transatlantic style. New York 1988 die S. 49 zusammengetragenen Stimmen über die MAURETANIA und die LUSITANIA, deren Ausstattung als *expressions of twentieth century luxury* gefeiert wird. – Ähnlich äußerte sich 1892 auch Mark Twain, wie bei Brinnin, John Malcolm: The sway of the Grand Saloon: a social history of the North Atlantic. London 1972, S. 312f. zitiert.
- 3 *The panel contains a clock, on either side of which is a female figure, the whole symbolising Honour and Glory crowning Time* (so The White Star Triple Screw Atlantic Liners OLYMPIC and TITANIC [Special number midsummer 1911 von: The Shipbuilder 6 (1911) und einiger später erschienener Beiträge dieser Zss.]. Reprinted [2. Aufl.] Cambridge 1976 (= Ocean liners of the past; 1), S. 69, ohne jeden weiteren Kommentar). – Diese halb sakrale, halb theatralische Stelle wurde für die BRITANNIC noch weiter gesteigert, indem man die Treppe um 180° drehte und oberhalb des Reliefs Orgelpfeifen anbrachte.
- 4 Vgl. Altick, Richard D.: Victorian people and ideas. London 1974, S. 96f: *Hitherto, time had been measured by the slow progress of a summer day (...) Now the shadow creeping across a sundial was replaced by the minute hand of a pocket watch as its owner anxiously compared it with a railway timetable.*
- 5 Da Schiffe wie die TITANIC etwas mehr als fünf Tage benötigten, mußte jeder Tag um etwa eine Stunde gekürzt werden. *Damit sich diese Anpassung möglichst unauffällig vollzog, sah die Anweisung der*

White Star Line vor, die Borduhren täglich in drei Intervallen à 20 Minuten zurückzustellen. Das wurde jeweils im Laufe der Abendwache (20-24 Uhr), der Nachtwache (00-04 Uhr) und der ersten Morgenwache (04-08 Uhr) durchgeführt, so daß zur Frühstückszeit die Uhren auf die »neue« Tageszeit eingestellt waren. (So Rolf-Werner Baak in der deutschen Edition von Lawrence Beesley: *TITANIC*, wie ich den Untergang überlebte. Ein Augenzeugenbericht [The loss of the SS *TITANIC*, dt.]. München 1997 [Goldmann-TB 15004], S. 215). Andere Reedereien verfahren weniger behutsam; die Holland-Amerika-Linie ließ einfach um Mitternacht eine halbe Stunde bis vierzig Minuten zurückstellen. Auf jedem Schiff herrschte also eine andere, rein relative Zeitrechnung. Diese Relativität der Zeit beschäftigte die Passagiere durchaus, den Passagier Thomas Mann, der die Praxis der Holland-Amerika-Linie festhielt, vielleicht noch mehr als andere; hierzu Mann (wie Anm. 1), S. 446f., der auch auf die *blanken und kugelrunden Kinderaugen Albert Einsteins* zu sprechen kommt. Einstein selbst war häufig Passagier auf der Route.

- 6 *What all this alien antiquarianism had to do with an exemplary product of English marine technology remained unquestioned*, vermerken Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2), S. 46, angesichts der Innenausstattung der MAURETANIA.
- 7 Mann (wie Anm. 1), S. 446. Zu älterer Kritik dieser Art vgl. Altick (wie Anm. 4), S. 110f.
- 8 Mann (wie Anm. 1), S. 434.
- 9 Winter, Calvin: The Libraries on the transatlantic liners. In: The Bookman (Ausgabe New York) 33 (1911), S. 368-375, hier S. 368.
- 10 Winter (wie Anm. 9), S. 375. Das satirische Gegenstück hierzu findet sich bei Howells, William Dean: Editor's easy chair. In: Harper's magazine 122 (1910/11), S. 149-151 u. 309-312, hier S. 310, wo er über Fieldings »Voyage to Lisbon« sagt: *We've been waiting a century and more for it to get into those pretty seven-penny editions which now offer so much good literature to the stingy traveller in England. We found it in that form just after engaging our passage home and read it on the steamer.*
- 11 *Man sollte wissen, wohin man gehört. Man sollte zusammenhalten*, heißt es über einen amerikanischen Passagier der Ersten Klasse, der sich nach den Mahlzeiten *unsern geistigen Unterhaltungen (...) auf eine kränkende Weise* den anderen Passagieren seiner Klasse entzieht, und sich *in fremde, feindselige Sphäre* begibt, nämlich zu *den jüdischen Auswanderern in der Touring Class* (Mann [wie Anm. 1], S. 459).
- 12 Gebaut bei Harland & Wolff, Stapellauf 1922, 1952 abgewrackt. Vgl. Kludas, Arnold: Die großen Passagierschiffe der Welt. Band II: 1913-1923. Oldenburg, Hamburg 1973, S. 196f. – Den eindeutig nach dem Vorbild der 2nd class Library der OLYMPIC gestalteten Schreib- und Leseraum zeigt Miller, William H.: The first great Ocean Liners in Photographs 1897-1927. New York 1984, S. 112f.
- 13 Es handelt sich sozusagen um ein intellektuelles Gegenstück zur Attrappe des vierten Schornsteins, der nicht zum Abführen von Rauch diente, sondern als Luftschacht für den Maschinenraum, die Schiffe aber auch optisch den älteren Linern von HAPAG und Cunard an die Seite stellte, die alle vier Schornsteine hatten. Vgl. McCluskie, Tom: Die *TITANIC* im Detail. Konstruktionszeichnungen und Originalaufnahmen (Anatomy of the Titanic, dt.). Augsburg 1998, S. 12: *die zeitgenössische Öffentlichkeit war überwiegend der Meinung, daß Ansehen und Qualität der Schiffe von der Anzahl ihrer Schornsteine abhing*. Erst die *IMPERATOR* reduzierte ihre Aufbauten auf die technisch notwendigen drei Schornsteine.
- 14 Zur Namensfrage Eaton, John P., und Haas, Charles A.: *TITANIC*, Untergang einer Legende. Köln [ca. 1993], S. 54f.
- 15 Fry, Henry: The history of North Atlantic steam navigation, with some account of early ships and shipowners. London 1896 [repr. 1969], S. 259. – Der Schiffbruch der *TITANIA* dürfte auch den Anstoß für die gerne mystisch interpretierten Parallelen zur Erzählung »Futility, or The Wreck of the *TITAN*« des amerikanischen Autors Morgan Robertson (erschienen 1898) gegeben haben, in welcher das größte Schiff der Welt namens *TITAN* mit ungefähr den Ausmaßen der historischen *TITANIC* nach Kollision mit einem Eisberg sinkt. Robertson nimmt ihren Schiffsnamen ebenfalls aus der Allegorisierung des technischen Fortschritts als Prometheus, nur daß er sich auf die Seite der Skeptiker, ja Nihilisten, schlägt und die »Futility« (Sinnlosigkeit) menschlicher Bestrebungen bloßstellen will. Vgl. Heyer, Paul: *TITANIC Legacy*. Disaster as media event and myth. Westport, Conn. [u.a.] 1995, S. 142f.
- 16 Vgl. aber den Ausruf eines Schuljungen angesichts der neuen *LUSITANIA*, den Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2) kolportieren: *She came (...) looming gigantic as she stood out in the ship-channel* (S. 43), oder Sätze wie: *The Hamburg-American Line ordered their gigantic passenger and freight steamers »Americas« (22,500 tons) and »Kaiserin Auguste Victoria« (22,500 tons)*, in: Guide through Germany, Austria-Hungary, Switzerland, Italy, France, Belgium, Holland, The United Kingdom, Scandinavia, Spain, Portugal & c. Souvenir of the Hamburg-American Line. 6. Aufl. Berlin 1905. [Nebentitel:] Guide through Europe, presented by the Hamburg-American Line, S. 20. Ebd., S. 841, heißt es: *the gigantic London of the present day was once a small town*.
- 17 Turbinen-Schnelldampfer *IMPERATOR*. Hrsg. vom Literarischen Bureau der Hamburg-Amerika-Linie. Hamburg 1913, S. 13, bzw. Dampfer *IMPERATOR*. Das größte Schiff der Welt. Hamburg 1912, S. 13.

- Vgl. auch Plagemann, Volker: Industriekultur in Hamburg: des deutschen Reiches Tor zur Welt. München 1984 (Industriekultur deutscher Städte und Regionen), S. 65.
- 18 Die Popularität des »Titanischen« als Begriff zeigt sich auch im Titel von Gustav Mahlers Erster Symphonie von 1888 (zu dieser Namensgebung vgl. Blaukopf, Kurt: Gustav Mahler oder der Zeitgenosse der Zukunft. 2. Aufl. München 1973, S. 82) oder im Namen des in Deutschland gefertigten Schwimmkrans, mit dem die MAURETANIA gebaut wurde. Vgl. Maxtone-Graham, John: Der Weg über den Atlantik. Die einzige Verbindung zwischen Europa und Amerika. Die goldene Ära der Luxusliner (The only way to cross, dt.). München 1999, hier S. 44. Das entsprach den allgemeinen Erwartungen an die Moderne, die sich auch in den HAPAG-Broschüren niederschlug; vgl. Dampfer IMPERATOR (wie Anm. 17), S. 5: *Nun aber erweist die schaffensfrohe Gegenwart, daß noch ganz andere Möglichkeiten der Entwicklung im Seeverkehr vorhanden sind, und schon geht sie daran, mit kühner Kraftanspannung diese Möglichkeiten auszunutzen*; oder ebd., S. 6: *Der Passagier drängt sich zu dem Schiff, das ihm die freundlichste Unterkunft und die angenehmsten Reisetage verspricht. Dieser Forderung muß sich jede Reederei unterwerfen, wenn sie im internationalen Wettbewerb bestehen will. (...) Aus wachsenden Ansprüchen erblüht und entfaltet sich unsere Kultur, auf dem Lande ebenso wie auf dem Wasser. Was für eine unbillige Forderung wäre es, von den Reedereien unter dem Vorgeben, daß der Höhepunkt eines berechtigten Reiseluxus erreicht sei, zukünftig Stillstand zu verlangen*.
 - 19 Pellegrino, Charles: Die letzte Fahrt der TITANIC: eine Legende gibt ihr Geheimnis preis (Her name, TITANIC, dt.). München 1998 zitiert auf S. 48 das Editorial der »Belfast News« vom 1.6.1911, in welchem Verwunderung über den Namen des neuen Schiffes geäußert wird und (ganz und gar nicht korrekt) die Titanen beschrieben werden als *mythologische Gestalten, die in dem Glauben erschienen, die Natur besiegen zu können. Sie wähten sich mächtiger und wissender als Zeus selbst, was sie schließlich in den Untergang führte*. Die Titanen waren das ältere Göttergeschlecht, Kronos der Vater des Zeus (und Zeus der Renegat). Der einzige, der sich von ihnen gegen Zeus empörte, war Prometheus.
 - 20 New York Times vom 17.9.1892, hier zitiert nach Eaton/Haas (wie Anm. 14), S. 55.
 - 21 Stapellauf 1889, vgl. Kludas, Arnold: Die großen Passagierschiffe der Welt. Eine Dokumentation. Band I: 1858-1912. Oldenburg, Hamburg 1972, hier S. 98f. – Ders.: Das blaue Band des Nordatlantiks. Der Mythos eines legendären Wettbewerbs. Hamburg 1999, S. 77-79. – Fry (wie Anm. 15), S. 170-178. – 1919 wurde der Name auf die von Deutschland abgelieferte BISMARCK übertragen.
 - 22 Stapellauf 1909, vgl. Kludas (wie Anm. 21), S. 152f., sowie Eaton, John P., und Haas, Charles A.: TITANIC, triumph and tragedy. A chronicle in words and pictures. 2nd ed. New York [u.a.] 1994, S. 20. – Vielleicht handelte es sich um den Ersatz für ein einzelnes Schiff, das nach Werftankündigungen von 1892 die MAJESTIC noch übertreffen sollte und als erster *triple screw liner* angekündigt, aber nie gebaut wurde; vgl. Eaton/Haas (wie Anm. 14), S. 55.
 - 23 Zur Frage der Geschwindigkeit der TITANIC vgl. Störmer, Susanne: TITANIC, Mythos und Wirklichkeit. 2. Aufl. Berlin 1998, S. 17.
 - 24 Ulrich, Kurt: Luxusliner: Vom Grand Hotel auf hoher See zur schwimmenden Insel. Geschichte der Passagierschiffahrt. München 1997, S. 60.
 - 25 Der im Jahre 1908 erschienene zweite Band der 7. Auflage von Meyers kleines Konversationslexikon. Leipzig [u.a.] 1907-1910 vermerkt unter dem Stichwort »Dampfschiffahrt«: *Die Kämpfe über den Personentarif auf den atlantischen Dampferlinien wurden durch den Morgantrust, einen Zusammenschluß nordamerikanischer und englischer Dampfergesellschaften, der mit 120 Mill. Doll. Kapital die »International Mercantile Marine Company« begründete (...) noch gesteigert* (S. 235). Ausführlich hierzu Huldermann, Bernhard: Albert Ballin. (4. Aufl.) Berlin 1922, S. 61-97 (»Der Morgan-Trust«).
 - 26 Report on the loss of the S.S. TITANIC. Repr. der Ausg. 1912. Gloucester 1990, S. 7; deutlicher Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 13.
 - 27 Zu diesen Schiffen Braynard, Frank O., und Miller, William H.: Picture history of the Cunard Line. 1840-1990. New York 1991, S. 18f. – Dies.: Fifty famous liners. Vol. I-III. Wellingborough, später New York/London 1982-1988, hier Vol. I, S. 38-48. – Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 24-59. – Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 32-135. – Ders.: Blaues Band (wie Anm. 21), S. 101-107.
 - 28 Zur Laufbahn der OLYMPIC insgesamt vgl. White Star Liners (wie Anm. 3), S. 151-163; Marshall, Ken, und Lynch, Donald: TITANIC, Königin der Meere. Das Schiff und seine Geschichte (TITANIC: an illustrated history, dt.). München 1992, S. 35f. (leicht verklärend).
 - 29 Dieser mußte 1915 Konkurs anmelden, konnte jedoch weiter geführt werden. Später wurde die IMM auf eine rein amerikanische Reederei geschrumpft und besteht unter dem Namen »United States Line Company« fort. Vgl. Maddocks, Melvin: Die großen Passagierschiffe. Amsterdam 1979 (Die Seefahrer), S. 99.
 - 30 Kludas (wie Anm. 12), S. 10f.; Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 126-132; Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2), S. 35-40.
 - 31 Diese Schiffe mußten allerdings als Reparationszahlung an Großbritannien bzw. die USA abgetreten werden, wo sie unter den Namen BERENGARIA (ex IMPERATOR, nunmehr bei der Cunard Line), MAJE-

- STIC (ex BISMARCK, nunmehr White Star Line) und LEVIATHAN (ex VATERLAND, United States Line) führen. Vgl. Braynard/Miller: Cunard (wie Anm. 27), S. 57–61; Braynard/Miller: Liners I (wie Anm. 27), S. 78–81; sowie Kludas, Arnold: Die deutschen Schnelldampfer, Teil IV. Die IMPERATOR-Klasse – Höhepunkt einer Epoche. In: Deutsches Schiffsarchiv 8 (1985), S. 147–164, hier S. 159–162.
- 32 Ausführlich hierzu: Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 361–373.
- 33 Wetterholm, Claes G.: Expedition TITANIC, auf der Suche nach einem Mythos. Stuttgart 1997 (Kosmos-Report), S. 26f.
- 34 Dies galt selbst 1923: *On the German steamers it is considered no breach of etiquette for a woman to go after dinner with a man friend (...) to the smoking room and enjoy her coffee, but on the English, French and American liners, this custom is not in vogue and must not be enforced by even the most innocently gay and venturesome young lady* (Holt, Emily: Encyclopedia of Etiquette. What to write, what to eat, what to do, what to say; a book for manners for everyday use. Illustrated, revised and enlarged edition Garden City [u.a.] 1923, S. 443. Den gleichen Wortlaut zitiert Brinnin [wie Anm. 2], S. 319, nach der Ausgabe von 1901).
- 35 Vgl. die »Notes for first class passengers on board the steamers of the White Star Line in the services between Great Britain and the United States and Canada ...«, 3rd issue, [Liverpool] March 1910, S. 28: *First Class passengers are not allowed to enter Second or Third Class compartments, nor vice versa, as complications might arise under the quarantine regulations.*
- 36 Vgl. Mann (wie Anm. 1), S. 448f. – Ausführlich zu allen Formen Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 207–250.
- 37 Kludas (wie Anm. 12), S. 8f.; Braynard/Miller: Liners I (wie Anm. 27), S. 80; Ulrich (wie Anm. 24), S. 73; Hansen, Claes Broder: Die deutschen Passagierschiffe 1816–1990. Gräfeling 1990, S. 102f.; Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2), S. 35–40.
- 38 Turbinen-Schnelldampfer (wie Anm. 17), S. 22. – Vgl. auch den in Guide (wie Anm. 16), S. 10 zitierten Geschäftsbericht der HAPAG um 1850, wo es heißt: *Each ship has a small library on board.* Hierauf verweist auch Otness, Harold M.: Passenger ship libraries. In: Journal of Library history 14 (1979), S. 486–495, hier S. 487.
- 39 TITANIC Protokolle, die Berichte der Überlebenden. Tom Kuntz (Hrsg.), mit einem Vorwort von James Cameron (The Titanic disaster hearings, dt.). Königswinter 1998, S. 100.
- 40 Hyslop, Donald, und Forsyth, Alastair, und Jemima, Sheila: Die Geschichte der TITANIC, erzählt in Zeugnissen, Interviews und Dokumenten (TITANIC Voices, dt.). München 1998, S. 121. – Hodges kam beim Untergang der TITANIC um. Dieser Brief wird – allerdings ohne Quellenangabe – paraphrasiert bei Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 113.
- 41 Abbildungen von Salons dieses Typs bei Greenhill, Basil, und Giffard, Ann: Travelling by sea in the Nineteenth Century: interior design in Victorian passenger ships. New York 1972, S. 120, 122, 124, 159.
- 42 Howells (wie Anm. 10), S. 150f.: *it was at once the dining-saloon, drawing room, music-room, lounge, and library, which are separately supplied to the luxury of the travelling public on steamers (...): The saloon was too dim for reading.*
- 43 Der Originalwortlaut bei Greenhill/Giffard (wie Anm. 41), S. 52: *The state rooms for ladies are so capacious that they may be used as sitting rooms, should they chose to retire from the main cabins. The latter is an apartment of noble dimensions, and will be elegantly fitted up, and furnished with a well assorted library. The walls will be decorated with panellings representing views of places of interest on both sides of the Atlantic.*
- 44 Zum Schiff Fry (wie Anm. 15), S. 89–105; Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 16f.
- 45 *It is a club-house and boudoir combined; if my lady has a nervous headache, or wishes to escape the importunities of an ardent but obtrusive admirer, or if she wants to read in quiet, or to gossip, or to fritter her time away in »douce far niente«, she steels in here, and here is sanctuary.* Zitiert nach Brinnin (wie Anm. 2), S. 287.
- 46 Holt (wie Anm. 34), S. 441. – In den älteren Fassungen ist der Passus kürzer und im Wortlaut leicht verändert, die Auflistung *table, deck, corridors, library and drawing room* findet sich jedoch dort ebenso.
- 47 Holt (wie Anm. 34), S. 442.
- 48 Zum Schiff allgemein Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 18f.; detailliert Fry (wie Anm. 15), S. 131–137.
- 49 Pläne, die Schornsteinschächte außen entlang zu führen und damit den gesamten Mittelraum für Repräsentationsräume zu gewinnen, gab es schon früher, sie wurden jedoch erstmals für die VATERLAND realisiert. Vgl. Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2), S. 35; Kludas (wie Anm. 31), S. 156; Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 103f.
- 50 Zum Schiff allgemein Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 38f.
- 51 Greenhill/Giffard (wie Anm. 41), S. 58, dort auch das Vorstehende.
- 52 Noch härter Otness (wie Anm. 38), S. 487: *the term »library« probably referred to a place to read rather than a collection of books.*

- 53 Sehr anschaulich Winter (wie Anm. 9), S. 370: *In other words, these libraries form a sort of literary »salon de refusés«, being made up of books which the owners did not think worth the trouble of carrying ashore.*
- 54 Zum Schiff Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 19-21.
- 55 *A few books, and very good ones too, but they were kept under lock and key, and a special application was necessary to get one.* Zitiert nach Fry (wie Anm. 15), S. 121. Ähnlich Greenhill/Giffard (wie Anm. 41), S. 44.
- 56 Robertson, Morgan: TITAN, eine Liebesgeschichte auf hoher See. Der Roman, der den Untergang der TITANIC vorwegnahm (Futility: or the wreck of the TITAN, dt.). München 1997, S. 17f.
- 57 Zum Schiff Kludas: Blaues Band (wie Anm. 21), S. 77-79.
- 58 Vgl. Fry (wie Anm. 15), S. 176: *fitted with bookcases containing a good supply of standard books; writing tables are arranged around it, divided by racks for stationery, and at each end there are luxurious couches.*
- 59 Zum Schiff Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 12f.; ausführlich Fry (wie Anm. 15), S. 119-131.
- 60 Fry (wie Anm. 15), S. 122: *The »library« with ist 900 volumes is lined with oak wainscoting, with the names of distinguished authors carved on it in scrolls, and ist stained glass windows inscribed with quotations from poems referring to the sea.* – Dieser Einsatz von Epigraphik wurde in den 1920er Jahren zum gestaltenden Element der Bibliothekszimmer auf den Schwesterschiffen BREMEN und EUROPA.
- 61 Zu den Schiffen allgemein Fry (wie Anm. 15), S. 89-101; Braynard/Miller: Liners III (wie Anm. 27), S. 18-21; Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 14-17.
- 62 Brinnin (wie Anm. 2), S. 287: *Their interior chambers, cool and grand, were dictated by the taste for sculptured wood, stained glass and enveloping upholsteries commonly associated with barons and earls. Its appeal to American customers was direct.*
- 63 Vgl. Fry (wie Anm. 15), S. 94 und 97 (dazwischen Abbildungen): *The roof is very ornate, with electric lamps in each of the alternate panels. The columns supporting it are covered with mecca and blue velvet. The walls are finished in rich covered mahogany, with Amboyna panels. Writing tables and chairs are arranged around them, and a handsome bookcase is filled with a choice library of books.* – Die Konzentration auf die bloße Ausstattung der Räumlichkeit werden wir immer wieder in Beschreibungen der Schiffsbibliotheken dieser Zeit antreffen – kein Wort über Umfang oder Art des Bestandes. Das verrät bereits viel über die Gebrauchssituationen einer solchen Bibliothek.
- 64 Gesunken 1912, vgl. Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 162.
- 65 Zitiert nach Otness (wie Anm. 38), S. 486.
- 66 Vgl. Otness (wie Anm. 38), S. 488: *They provided separate quarters, usually adjacent to the dining saloon, on the promenade or another upper deck, and near the main stairway.*
- 67 Zum Schiff allgemein Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 58f; ders.: Die deutschen Schnelldampfer, Teil III. Vierschornsteiner – der Griff nach dem Blauen Band. In: Deutsches Schiffsarchiv 6 (1983), S. 91-108, hier S. 96f., 99, 102. – Ein Decksplan bei Meyers Kleines Konversationslexikon, 7. Aufl., Bd. 2 (1908), zwischen S. 232 und 233 auf der Tafel »Dampfschiff II«.
- 68 Nordlandfahrten 1913. Hamburg Amerika Linie. [Magdeburg, ca. 1912], S. 11.
- 69 Nordlandfahrten 1913 (wie Anm. 68), S. 10; Abb. des Raumes und des Bücherschranks ebd. und S. 9. Der Leseraum der IMPERATOR abgebildet bei Ulrich (wie Anm. 24), S. 72.
- 70 Nordlandfahrten 1913 (wie Anm. 68), S. 50. – Zu diesen Werken zählte wohl auch Hohberg, Edwin: Norge. Eine Nordlandfahrt. Berlin [1909], von dem mir ein Exemplar mit Einband und Exlibris der HAPAG vorliegt. Vorwort und Ton der Darstellung lassen im übrigen keinen Zweifel daran, daß der Schlesier Hohberg in enger Verbindung zur HAPAG stand. So preist er etwa die Einführung der Nordlandfahrten als *eine Kulturtat ersten Ranges, sie dienen der großen Friedensidee durch die gegenseitige Annäherung der Völker.* In ähnlicher Weise läßt Ballin die IMPERATOR als *wehrhaftes Friedensschiff* bezeichnen; vgl. Turbinen-Schnelldampfer (wie Anm. 17), S. 11.
- 71 Die METEOR und die FÜRST BISMARCK, deren Deckspläne zusammen mit denen der VICTORIA LUISE im hinteren Einbanddeckel von »Nordlandfahrten 1913« beigelegt sind, hatten solche Räumlichkeiten nicht.
- 72 Zu diesen Schiffen Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 60-63.
- 73 Boljahn, O.: Die Schiffsbibliotheken der Flotte des Norddeutschen Lloyd in Bremen. In: Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen 12 (1911), S. 174-177, hier S. 176f. – Zu den Schiffen vgl. Kludas: Schnelldampfer III (wie Anm. 67), S. 98 und 100; Abb. der Leseräume bei Winter (wie Anm. 9), S. 369.
- 74 Kludas: Blaues Band (wie Anm. 21), S. 90, und Server, Lee: Luxusliner. Bielefeld 1999, S. 19 (beide mit Abb., der Bücherschrank nur auf dem Bild bei Server zu erkennen).
- 75 Abb. bei Kludas: Blaues Band (wie Anm. 21), S. 89.
- 76 Winter (wie Anm. 9), S. 371. – Zu den Schiffen allgemein Kludas, Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 116-119.
- 77 Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 120.
- 78 1917 wurde sie von der US-Navy beschlagnahmt, 1920 nach Umbau der United States Line übergeben und erst 1951 verschrottet. Zum Schiff allgemein Braynard/Miller: Liners I (wie Anm. 27), S. 49-51,

- ebd. S. 51 eine Photographie des Leseraums; derselbe aus einem anderen Winkel bei Winter (wie Anm. 9), S. 373.
- 79 Boljahn (wie Anm. 73), S. 175.
- 80 Vgl. Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 18-20; Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 88f.
- 81 Zur ADRIATIC allgemein Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 18-20; Braynard/Miller: Cunard (wie Anm. 27), S. 63f.; Braynard/Miller: Liners III (wie Anm. 27), S. 46-49; Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 90f.
- 82 Zur CELTIC vgl. Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 19 (mit einem zeitgenössischen detaillierten Zeitungsbericht), zum »Reading and writing room« vgl. Notes (wie Anm. 35), S. 12.
- 83 Abb. bei Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 18.
- 84 Notes (wie Anm. 35), S. 12: *The Lounge is intended for the use of both Ladies and Gentlemen, and afternoon tea and after-dinner coffee will be served there, but no meals. On the »Adriatic«, »Baltic«, »Cedric«, »Celtic«, »Romanic« and »Canopic«, which have a separate Reading Room and Lounge, afternoon tea and after-dinner coffee will be served in the latter room, while liqueurs, cigars and cigarettes can be purchased there.* Daß wirklich alle Artikel in der Lounge (und nicht etwa im »Reading and writing room«) erhältlich waren, zeigt die Übertragung dieser Formel im »Plan of first class accomodation« der TITANIC: *Lounge and reception rooms. These rooms are situated on Deck A (...) They are intended for the use of both Ladies and Gentlemen, and afternoon tea and after-dinner coffee will be served, while liqueurs, cigars and cigarettes may be purchased there.* Hier wird der »Reading and writing room« gar nicht erwähnt.
- 85 Abb. bei Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 18. Ein Photo des Raumes – leider ohne Ansicht des Bücherschranks – bei McCaughan, Michael: Die Geburt einer Legende. Entstehung der TITANIC (The birth of the TITANIC, dt.). Bielefeld 1999, S. 34.
- 86 Zu den Schiffen Kludas (wie Anm. 12), S. 136f. – Abb. der Innenräume bei Tam, Kevin R.: Three Cunarder: SCYTHIA, SAMARIA, LACONIA (1998), auf der Website: www.uncommonjourneys.com/skythiapp2.htm.
- 87 Zu den Schiffen Kludas: Blaues Band (wie Anm. 21), S. 110-118; Ulrich (wie Anm. 24), S. 84f. – Zum Bibliotheksraum und seinen als Intarsien ausgeführten Schrifttafeln Brinnin (wie Anm. 2), S. 453f. – Die Raumgestaltung war auf beiden Schiffen gleich. Abbildungen bei Miller, William H.: The fabulous interiors of the great ocean liners in historic photographs. New York 1985, S. 56f. (BREMEN) und Ulrich (wie Anm. 24), S. 122f. (EUROPA).
- 88 Zu beiden Schiffen allgemein Braynard/Miller: Liners I (wie Anm. 27), S. 38-47; Kludas: Blaues Band (wie Anm. 21), S. 101-108; Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 24-59.
- 89 Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2), S. 47.
- 90 Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2), S. 44-46: *»Acajou moucheté« described the mahogany in the panelings and columns of the Lounge and Music Room reminiscent of its counterpart in the Petit Trianon. This indication of French influence was furthered by hangings of Louis XVI tapestries between no less than sixteen pilasters of »fleur-de-pêche« marble with capitals and bases of ormulu.*
- 91 Braynard/Miller: Liners I (wie Anm. 27), S. 44: *The interiors were highly stylized (...). The decor ranged from French Renaissance to English Country and included lavish lounges, smoking rooms, libraries, private parlours, and even a more exotic Palm Court.*
- 92 Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 48.
- 93 Winter (wie Anm. 9), S. 370.
- 94 Brinnin (wie Anm. 2), S. 338.
- 95 Winter (wie Anm. 9), S. 373; Abb. ebd. S. 370.
- 96 Winter (wie Anm. 9), S. 374.
- 97 O'Sullivan, Patrick: Die LUSITANIA. Mythos und Wirklichkeit. Hamburg [u.a.] 1999, S. 40. Dort auch eine hervorragende Photographie des Raumes.
- 98 Zum Schiff vgl. Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 20 und Abb. S. 15; Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 150f.
- 99 Winter (wie Anm. 9), S. 371, der leider nicht weiter auf dieses Schiff eingeht.
- 100 Vgl. das Photo der 2nd Class Library bei McCaughan (wie Anm. 85), S. 35. – Bei den Schiffen der »olympischen Klasse« wurde der Hauptmast hinter die Bibliothek in das neue, nur bis zum B-Deck reichende kleine Treppenhaus der Zweiten Klasse verlegt. Vgl. Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 73: *its centre was occupied by the slanted base of the mainmast, which was firmly embedded two decks below (d.h. im C- und B-Deck).* Die Situation zeigt schön die Abb. ebd. S. 120.
- 101 *But if the saloon of the »Titanic« is wonderful, no less so is the second-class and its degree the third class. A word from the genial purser opened a free passage through all this floating wonder. Lifts and lounges and libraries are not generally associated in the public mind with second class, yet in the »Titanic« all are found. It needed the assurance of our steward guide that we had left the saloon and were really in the second class.* Reisebericht, erschienen am 15. April 1912 (dem Tag des Untergangs) im »Belfast Telegraph« (zitiert nach Eaton/Haas [wie Anm. 22], S. 99). Die Führung des Zahlmeisters (purser)

- McElroy begann also auf dem D-Deck im Speisesaal der Ersten Klasse und führte dann ins vordere Treppenhaus der Zweiten Klasse, wo man den Lift antraf, und hinauf aufs C-Deck, wo sich die als *Library* bezeichnete Lounge der Zweiten Klasse befand.
- 102 Vgl. Die Büchereien der Hamburg-Amerika-Linie. In: Blätter für Volksbibliotheken und Lesehallen 10 (1909), S. 49–51, hier S. 50.
- 103 Die »Dritte Klasse« der HAPAG ist nicht mit der der britischen Schiffe gleichzusetzen, sondern bedeutete so etwas wie eine preiswertere Zweite Klasse, unter der sich noch die »Zwischendeckpassagiere« befanden, wohingegen die auf Auswanderer spezialisierten englischen Reedereien Dritte Klasse und Zwischendeck in eins setzten.
- 104 Boljahn (wie Anm. 73), S. 175. – Die im Australiendienst fahrenden Postdampfer besaßen alle solche Einrichtungen.
- 105 Turbinen-Schnelldampfer (wie Anm. 17), S. 22. – Kludas (wie Anm. 31), S. 154, sieht sich ganz unnötig veranlaßt, diesen Satz wegen seiner *scheinbaren Herzlosigkeit* zu verteidigen. Er war nicht nur *nicht böse gemeint*, sondern verdeutlicht eine besondere Errungenschaft der HAPAG-Schiffe.
- 106 Die offizielle Werbebroschüre der HAPAG, »Dampfer IMPERATOR« (wie Anm. 17), zeigt S. 35 eine Skizze vom *Ruhe- und Leseraum für Gäste des Schwimmbades* mit einem kleinen Bücherschrank. Der gleiche Schrank ist in leerem Zustand zu sehen in Turbinen-Schnelldampfer (wie Anm. 17), S. 24, der Begriff »Ruhe- und Leseraum« ebd., S. 27.
- 107 Vgl. die noch aus der HAPAG-Zeit dieser Schiffe stammenden Deckspläne von IMPERATOR und VATERLAND bei Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 132.
- 108 Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 113.
- 109 Vgl. die Abb. bei Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 113 u. 192f.; McMillan, Beverly, und Lehrer, Stanley: TITANIC, fortune & fate. Catalogue from The Mariners' Museum exhibition. Newport News, Virg. 1998, S. 24, 29f., 54. – Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 59, berichten von Reisen den der Zweiten Klasse, die versucht waren, bei einer Besichtigung des Schiffes vor der Abreise *ein paar Bögen White-Star-Briefpapier mitgehen zu lassen*. Daß dies auf allen Schiffen geradezu üblich war, ergibt sich aus Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 237: *Große Mengen dieses Papiers verschwanden, und nur ein kleiner Teil tauchte im Briefkasten wieder auf. Der Rest wanderte unbenutzt in die Koffer, bis sich in einem Hotel etwas Eleganteres fand*.
- 110 Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 237.
- 111 Mann (wie Anm. 1), S. 432. – Zur Seekrankheit Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 207–209; Mann (wie Anm. 1), S. 433f.
- 112 Winter (wie Anm. 9), S. 374.
- 113 Greenhill/Giffard (wie Anm. 41), S. 147.
- 114 Ein entsprechendes Zitat aus der »Hamburg-America-Gazette« vom Februar 1902 bei Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 224f.
- 115 Heaton & Co. wurde durch den Morgan-Trust kurzerhand aufgekauft. *Dadurch hatte die Belfaster Werft nun eine eigene Abteilung für die Innenausstattung von Schiffen* (Hyslop/Forsyth/Jemima [wie Anm. 40], S. 27).
- 116 Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 27. – Teile der Entwürfe für die OLYMPIC und TITANIC (die im Original verloren sind) wurden für zwei Schiffe der P & O kopiert; vgl. McCluskie (wie Anm. 13), S. 98–111.
- 117 Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 20. – Vgl. auch den Plan »D« zur OLYMPIC, der im Vorderdeckel von McCaughan (wie Anm. 85) abgebildet ist. Hier sind zwar Lounge und Reading and Writing Room schon in den endgültigen Grundrissen vorgesehen, die Lounge hat aber eine Kuppel, außerdem gibt es eine zweite Lounge vor dem Speisesaal. Dafür fehlen die Rauchsaloons der Ersten und Zweiten Klasse, die spätere »2nd Class Library« heißt noch »2nd Class Lounge«.
- 118 Ein Werbeprospekt der Reederei (vgl. Brinnin/Gaulin, wie Anm. 2, S. 48, und Marshall/Lynch, wie Anm. 28, S. 18) läßt den Speiseraum größer erscheinen, als er in Wirklichkeit war. Die beiden eleganten Räume gut erkennbar auf den Photographien Braynard/Miller: Cunard (wie Anm. 27), S. 18f.
- 119 Vgl. die parallelen Deckspläne bei Maxtone-Graham (wie Anm. 18), S. 132. Auf der IMPERATOR war die Raumfolge des B-Decks (vom Heck gesehen): Musikzimmer, Treppe, Damenzimmer, Schornsteinschacht, Gesellschaftszimmer mit kleiner Bühne; auf der VATERLAND: Bibliothek, Treppenhaus, Bühnenräume und seitliche Abzugsschächte, Gesellschaftszimmer mit großer Bühne. Für die BISMARCK wurde das Raumprogramm vor allem durch großzügige Weite und den Ausblick auf eine große Fensterseite bestimmt, wobei in den Details von Bücherschrank und Deckengestaltung die für die OLYMPIC entwickelten Formen durchaus nachwirkten.
- 120 Winter (wie Anm. 9), S. 372, als Unterschrift zu einer Skizze »Reading and writing room« (den Winter noch nicht aus eigener Anschauung kennen konnte).
- 121 Diese befand sich in einem Raum hinter der First class Lounge. Vgl. den Plan bei White Star Liners (wie Anm. 3), S. 77.

- 122 White Star Liners (wie Anm. 3), S. 69: *Magnificent suites of rooms, and cabins of size and style sufficiently diverse to suit the likes and dislikes of any passengers, are provided. There is also a large barber's shop, a dark room for photographers, a clothes-pressing room, a special dining room for maids and valets, a lending library, a telephone system, and a wireless telegraphy installation.*
- 123 Vgl. die Polemik bei Lord, Walter: *Die letzte Nacht der TITANIC*. Neuausgabe Klagenfurt 1998, S. 39: *Der Schreibsalon war ursprünglich auch als Raum gedacht, in den sich die Damen nach dem Dinner zurückziehen könnten. Aber schließlich schrieb man das zwanzigste Jahrhundert, und die Damen dachten nicht daran, sich zurückzuziehen.*
- 124 White Star Liners (wie Anm. 3), S. 98: *A large bookcase is provided at the forward end.* – Auch die Werbung für die IMPERATOR betonte die gewachsene Bedeutung der *im Geschmack mehr für den geselligen Aufenthalt beider Geschlechter eingerichteten Gesellschaftshallen (Lounges)*, derer man nunmehr auch eine für die Zweite Klasse eingerichtet habe; vgl. Turbinen-Schnelldampfer (wie Anm. 17), S. 23.
- 125 Besonders irritierend Eaton/Haas (wie Anm. 14), S. 10, wo vom *Leseraum der Ersten Klasse* und seinen lesenden Passagieren gesprochen wird, um dann unvermittelt *die Stille der Bibliothek* gegen die *aufgelockerte Atmosphäre im Rauchsalon* zu setzen; S. 11 wird dann (in Paraphrasierung von Beesley) die Bibliothek der Zweiten Klasse beschrieben. Der auf S. 10 eigentlich gemeinte Raum, der Salon der Ersten Klasse, in welchem sich die Bücher befanden, wird hingegen gar nicht genannt.
- 126 Gracie, Archibald: *TITANIC: a survivor's story*. Gloucester [u.a.] 1985, S. 5.
- 127 Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 71, sieht ihn *in der Bibliothek*, was nach seiner eigenen Angabe der Salon der Zweiten Klasse gewesen wäre; vgl. ebd. S. 64: *Die auch als Bibliothek bezeichnete Lounge der Zweiten Klasse (...) konnte es zwar an Geräumigkeit mit der Erste-Klasse-Lounge nicht aufnehmen, war aber gleichwohl ein schöner (...) Raum.*
- 128 Zum Vergleich der beiden Räume zieht man am besten heran: Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 46f. (Salon 1. Klasse) und 64f. (Salon 2. Klasse) mit hervorragenden Abbildungen, die allerdings die Räumlichkeiten der OLYMPIC zeigen, weitere Bilder des Salons 1. Klasse auf S. 178 (hier auch ein Trümmerstück von der Raumverkleidung des Salons der TITANIC) und S. 218. – Daß der Entwurf zur 2nd class Library auch für die Erste Klasse taugte, zeigt seine Wiederverwendung für den Schreib- und Leseraum der VOLENDAM (vgl. Anm. 12).
- 129 White Star Liners (wie Anm. 3), S. 77.
- 130 Report (wie Anm. 26), S. 12.
- 131 *Although they were completely out of place and impractical, fireplaces were considered a high point in elegance on ships. They were usually entirely artificial, having electrically lighted logs, but people loved to sit around them.* (Braynard/Miller: Cunard [wie Anm. 27], S. 19).
- 132 Vgl. Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 47. – Die Figur wurde auf dem Meeresgrund entdeckt, vgl. die Photographie ebd. S. 205.
- 133 Vgl. Text und Abbildung bei Miller (wie Anm. 87), S. 28f.
- 134 Allegorien auf deutschen Schiffen waren nationalromantisch; vgl. Brinnin (wie Anm. 2), S. 319f.
- 135 White Star Liners (wie Anm. 3), S. 77: *The pure white walls and the light and elegant furniture will make this essentially a ladies' room.*
- 136 Beesley (wie Anm. 5), S. 37. – Die Holzsäulen enthielten im Kern Metallstreben; vgl. McCluskie (wie Anm. 13), S. 110.
- 137 Vgl. Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 120f.: S. 120 ist links in der Mitte ein Blick vom Absatz zwischen B- und C-Deck der achteren Treppe; das ganz links unter der Treppe zu erkennende Fenster ist S. 121 bei der Innenansicht der Bibliothek auf der rechten Seite.
- 138 Vgl. die Abb. Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 53, bzw. Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 59.
- 139 Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 33f. Eine Passagierin der Zweiten Klasse gab sogar beim amerikanischen Untersuchungsausschuß eine umfängliche Klage über Ausstattungsmängel des gesunkenen Schiffes zu Protokoll: *In den Damentoiletten waren nur Teile der sanitären Einrichtungen montiert. Einige der besagten Einrichtungen befanden sich noch in Kisten* (Imanita Shelley, Protokoll des letzten Untersuchungstages, vgl. TITANIC Protokolle [wie Anm. 39], S. 272–275, hier S. 273).
- 140 Lord (wie Anm. 123), S. 35, und Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 40, schreiben diesen Plan noch Thomas Andrews zu. McCluskie (wie Anm. 13), S. 128, gibt Pläne zur BRITANNIC wieder, als ob es sich um das Paar OLYMPIC/TITANIC handeln würde; S. 125f. hingegen ist die tatsächliche Struktur des A-Decks dieser älteren Schwestern abgebildet.
- 141 Grund hierfür war das wenig zuvorkommende Verhalten der Stewards auf einer Cunard-Reise im Jahr 1902: *Morgan stumped off angrily to catch the London train and vowed to sail White Star in future. His vendetta with Cunard would smolder for years and would be, in part, responsible for one of his costliest misjudgements*, nämlich den Ankauf der White Star Line und die Finanzierung der »olympischen Klasse« (Jackson, Stanley: J. P. Morgan: a biography. New York 1983, S. 131). – Die Rückreise erfolgte auf der OCEANIC (Jackson S. 229), einem Schwesterschiff der ADRIATIC.
- 142 Morgan reiste 1897 und 1902 mit der OCEANIC (Jackson [wie Anm. 141], S. 193 bzw. 229), 1901 mit

- der TEUTONIC (Jackson [wie Anm. 141], S. 209), 1907 auf der BALTIC (Jackson [wie Anm. 141], S. 262), im Dezember 1911 auf der OLYMPIC (Jackson [wie Anm. 141], S. 299f.), für die Rückreise war zunächst die TITANIC vorgesehen, er blieb jedoch bis Juni 1912 in Europa (Jackson [wie Anm. 141], S. 303). – Persönliche Quellen zu Morgan und den Schiffen der White Star Line bei Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 18.
- 143 Jackson (wie Anm. 141), S. 277.
- 144 Jackson (wie Anm. 141), S. 226.
- 145 *He approved the design and the furnishings of his private suite. It would include a parlor, a reserved promenade deck and every possible comfort – down to cigar holders in the bathrooms* (Jackson [wie Anm. 141], S. 298).
- 146 Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 21; Jackson (wie Anm. 141), S. 297f.
- 147 Jackson (wie Anm. 141) im Abbildungsteil. Zur Bibliothek und ihren Räumen ausführlicher ebd. S. 58–260.
- 148 Zu ihm und seiner Bibliothek vgl. Basbanes, Nicholas A.: *A gentle madness. Bibliophiles, bibliomanes, and the eternal passion for books*. New York 1995, S. 185–189.
- 149 Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 13 und 71.
- 150 Am Abend des 14. April 1912 veranstaltete Wideners Vater ein Bankett im »Restaurant à la Carte«, an dem auch Captain Smith teilnahm – weshalb er bis 21.45 Uhr nicht auf der Brücke war und später vielleicht auch zu müde war, um während der kritischen Stunden im Eisfeld dort zu sein. Eleanor Widener, die Mutter des Bibliophilen, gab darüber schriftlich zu Protokoll: *In der Nacht von Sonntag, 14. April 1912 gaben mein Gatte und ich ein Abendessen, bei dem Kapitän Smith anwesend war. Kapitän Smith trank absolut keinen Wein oder berauschenden Alkohol während des Abendessens* (TITANIC Protokolle [wie Anm. 39], S. 275). Vgl. auch Störmer (wie Anm. 23), S. 107f.
- 151 Vgl. Basbanes (wie Anm. 148), S. 184f.
- 152 Biel, Steven: *Down with the old canoe: a cultural history of the TITANIC disaster*. New York [u.a.] 1996, S. 88f.; ebenso Basbanes (wie Anm. 148), S. 188f.
- 153 Vgl. Biel (wie Anm. 152), S. 94: *With its dark wood paneling, its glass cases, and Widener's gentle figure looking down from over the fireplace, the second of the memorial rooms unmistakably represented a gentleman's library (...) The books were there to be seen rather than used.*
- 154 Von Widener wird überliefert, daß er sagte: *I want to be remembered in connection with a great library, and I do not see how it is going to be brought about. Mr. Huntington and Mr. Morgan are buying up all the books (...)* (Basbanes [wie Anm. 148], S. 185).
- 155 Biel (wie Anm. 152), S. 92 über diesen Typus des Bibliophilen anhand eines Nachrufs zu Harry Widener im »Literary Digest«: *collection represented acquisition, not use. When the Literary Digest noted that, it is counted one of the distinguished uses of large wealth to gather together the rarities among the world's printed books, it defined use as acquisition ... Widener, after all, collected books, which made him a man of culture* (S. 92).
- 156 Biel (wie Anm. 152), S. 93; Basbanes (wie Anm. 148), S. 186.
- 157 Albert Ballin, der Direktor der HAPAG, hatte für dieses Schiff – wie dann ersatzweise nachher für die VATERLAND – ursprünglich den ganz anders orientierten Namen EUROPA vorgesehen. Vgl. Kludas (wie Anm. 31), S. 155f.
- 158 Brinnin/Gaulin (wie Anm. 2), S. 58.
- 159 Das Schiff war bereits 1915 bei Harland & Wolff gebaut worden, wurde aber von den Briten beschlagnahmt und lief bis 1920 bei White Star als BELGIC, ehe sie von der IMM für ihre ursprüngliche Reederei angekauft wurde. Vgl. Braynard/Miller: *Liners III* (wie Anm. 27), S. 72–75; Kludas (wie Anm. 12), S. 75.
- 160 Vgl. Braynard/Miller: *Liners III* (wie Anm. 27), S. 72–75.
- 161 Beesley (wie Anm. 5), S. 20; Gracie (wie Anm. 126), S. 5 (*the professional racquet player*) und S. 7 (*the gymnasium instructor, T. W. McCawley*).
- 162 Vgl. Beesley (wie Anm. 5), S. 20f., der von *wirklichkeitsnahen Pferde- und Kamelbewegungen* spricht. Abbildungen bei Marshall/Lynch (wie Anm. 28), S. 63.
- 163 McCluskie (wie Anm. 13), S. 140.
- 164 Otness (wie Anm. 38), S. 491, verweist als Ausnahme auf Edward McGrath, den *librarian* der UNITED STATES, der im Jahr 1955 bereits mehr als dreißig Jahre zur See fuhr (Harvey, Amalia: *Books on the upper floor*. In: *Wilson Library Bulletin* 29 [1954/55], S. 783).
- 165 Formulare für Telegramme, die nach dem Erfinder der drahtlosen Telegraphie Marconigramme genannt wurden.
- 166 Vgl. Notes (wie Anm. 35), S. 10: *The Saloon and Library Stewards will supply Stamps, Telegraph and Marconi Forms, Books of Reference, and Railway Time Tables of the principal companies, and all mail will be distributed through the Saloon Steward.*
- 167 Die Informationen über Kelland mußten aus verschiedenen Quellen zusammengetragen werden. Name: Wels, Susan: TITANIC: Schicksal und Vermächtnis des Ozeanriesen (TITANIC: legacy of the

- world's greatest ocean liner, dt.). Augsburg 1999, auf der Rückseite des Vorsatzblattes; Alter: Expedition TITANIC. CD-Rom zur Wanderausstellung in Hamburg, Zürich und München. Düsseldorf 1998; Herkunft: Gardiner, Robin, und Van der Vat, Dan: Die TITANIC-Verschöpfung. Die Geschichte eines gigantischen Versicherungsbetrugs. München 21997, S. 385.
- 168 Um diesen wegen der Reparatur der OLYMPIC schon einmal verschobenen Termin einhalten zu können, ließ die White Star Line kurzerhand andere Schiffe entladen und zusätzlich von der OLYMPIC amerikanische Kohle herantransportieren. Vgl. Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 48-51.
- 169 Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 64f.
- 170 Beesley (wie Anm. 5), S. 39. Ebd. S. 49 trägt er nach, daß ein Erfinder eines Auto-Vergasers den Steward fragte, *wie er seine Erfindung beschreiben sollte*. Kellands Antwort ist leider nicht überliefert.
- 171 Beesley (wie Anm. 5), S. 49. Ein Original einer solchen Erklärung wurde aus dem Wrack der TITANIC geborgen; vgl. die Abb. bei Wels (wie Anm. 167), S. 66.
- 172 Hierzu und zum folgenden ausführlich Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 72-76.
- 173 *A little gratuity is expected by the steward who keeps the key and attends to the wants of those who take books from the library*. Vgl. Brooks, Noah: The Mediterranean Trip. A short guide to the practical points on the shores of the Western mediterranean and the Levant. New York 1895, S. 11, hier zitiert nach Otness (wie Anm. 38), S. 491.
- 174 Hyslop/Forsyth/Jemima (wie Anm. 40), S. 51-58. – Das Exlibris der HAPAG ist abgebildet Winter (wie Anm. 9), S. 374.
- 175 Abb. bei Winter (wie Anm. 9), S. 375. Zum Schiff allgemein Kludas: Passagierschiffe I (wie Anm. 21), S. 72f.
- 176 Büchereien (wie Anm. 102), S. 50.
- 177 *Die beliebtesten Romane pflegen meist schon in den ersten Tagen nach der Abreise vergriffen zu sein; deswegen ist der Bibliothekar im Zentralbüro darauf bedacht, namentlich Neuerscheinungen möglichst bald nachzuliefern*. (Büchereien [wie Anm. 102], S. 50)
- 178 Winter (wie Anm. 9), S. 371.
- 179 Turbinen-Schnelldampfer (wie Anm. 17), S. 22, bzw. Dampfer IMPERATOR (wie Anm. 17), S. 25.
- 180 Von den Steinen, Helmut: Das moderne Buch. Diss. Heidelberg 1912, S. 49f. – Stilke betrieb während des Ersten Weltkrieges »Feldbuchhandlungen« und versorgte die Lazarette mit Lektüre; vgl. Wittmann, Reinhard: Geschichte des deutschen Buchhandels. München 21999, S. 302.
- 181 Zu dieser Entwicklung vgl. für Deutschland Martino, Alberto: Die deutsche Leihbibliothek. Geschichte einer literarischen Institution (1756-1914). Wiesbaden 1990 (Beiträge zum Buch- und Bibliothekswesen 29), S. 315-323; für England Altick, Richard D.: The English common reader: a social history of the mass reading public 1800-1900. 2nd ed. Chicago 1967, S. 227f. und 236-239.
- 182 Martino (wie Anm. 181), S. 640.
- 183 Martino (wie Anm. 181), S. 650.
- 184 Vgl. die 43 Nachweisstellen für Mann im Register bei Martino (wie Anm. 181), S. 1129 (ebenso viele übrigens wie Eugenie Marlitt ebd.); Maupassant hat bereits 58 Verzeichnungen, Raabe 68. Georg von Opmteda bringt es jedoch auf 111 Nennungen.
- 185 Zu dieser Konkurrenz vgl. Altick (wie Anm. 181), S. 317 und Martino (wie Anm. 181), S. 561-564.
- 186 Büchereien (wie Anm. 102), S. 50.
- 187 Notes (wie Anm. 35), S. 13, wortgleich im der Lounge gewidmeten Abschnitt am linken Rand des Plan of first class accomodation. White Star Line Triple Screw R.M.S. TITANIC, 45,000 tons, [Liverpool, ca. 1912] (in der Repr. Wels [wie Anm. 167], S. 194).
- 188 Winter (wie Anm. 9), S. 374.
- 189 Hierzu Altick (wie Anm. 181), S. 316f.
- 190 Der »Book War« wird – allerdings rein von der Seite der Publishers' Association – geschildert von MacMillan, Frederick: The Net Book Agreement 1899 and The Book War 1906-1908. Two chapters in the history of the Book Trade, including a narrative of the dispute between The Times Book Club and The Publishers' Association by Edward Bell, M.A., President of the Association 1906-1908. Glasgow 1924. – Vgl. insgesamt Mentzel-Reuters, Arno: »Reading as many books as you desire«. Der englische Preisbindungskrieg 1906-1908. In: Leipziger Jahrbuch für Buchgeschichte 10 (2000), S. 61-80.
- 191 MacMillan (wie Anm. 190), S.74.
- 192 Vgl. die in der Times ab dem 3. Juli 1906 in den täglichen Anzeigen der auslaufenden Schiffe (zumeist auf S. 2 der täglichen Ausgabe) gemachten Zusätze: *The service of THE TIMES Books Club is available to passengers by the Steamers Oceanic, Majestic, Teutonic, Baltic, Cedric, Celtic of the »White Star Line«, bzw. CUNARD STEAMERS have a perfect circulating-library service for Passengers. By contract with THE TIMES the advantages of THE TIMES Book Club are available for Saloon Passengers during every voyage without charge, and a liberal supply is carried of all the newest books* (Hervorh. in den Orig.). Ähnlich bei der Allan Royal Mail und der Anchor Line.
- 193 Boljahn (wie Anm. 73), S. 175.

- 194 Boljahn (wie Anm. 73), S. 176f. – *In allen Fällen ist aber das Geschäft sehr lohnend* (ebd. S. 177).
- 195 Greenhill/Giffard (wie Anm. 41), S. 38, dort auch allgemein zu diesem Schiff.
- 196 Zitiert nach Fry (wie Anm. 15), S. 121.
- 197 Fry (wie Anm. 15), S. 94 und 97.
- 198 Greenhill/Giffard (wie Anm. 41), S. 52.
- 199 Der Text der Ankündigung abgedruckt bei Fry (wie Anm. 15), S. 131–136, das Zitat ebd. S. 132.
- 200 Fry (wie Anm. 15), S. 176.
- 201 Greenhill/Giffard (wie Anm. 41), S. 58.
- 202 Gracie (wie Anm. 126), S. 5.
- 203 Winter (wie Anm. 9), S. 373f.; paraphrasiert Otness (wie Anm. 38), S. 489.
- 204 Der volle Titel: Haydn, Joseph: Dictionary of dates and universal information relating to all ages and nations. [Bearb. von] Benjamin Vincent. 25. Ed., containing the history of the world to midsummer, 1910. London 1910.
- 205 Bartlett, John: Familiar quotations: a collection of passages, phrases, and proverbs traced to their sources in ancient and modern literature. 9. Ed. London 1909.
- 206 Cavendish, ...: The laws and principles of Whist. 9th ed. London 1872 [der Vorname des Autors war nicht zu ermitteln].
- 207 Zur Umfrage vgl. Martino (wie Anm. 181), S. 452.
- 208 Zitiert nach Martino (wie Anm. 181), S. 498. – Die Autoren im einzelnen: Margarete Boehme (eigentl. Federson, geb. 1869); Ernst, Otto (eigentl. Otto Ernst Schmidt); Ludwig Ganghofer (geb. 1855); Georg von Omteda (eigentl. Georg Egestorff); Edward Stilgebauer (geb. 1868); Ernst Zahn.
- 209 Zitiert nach Martino (wie Anm. 181), S. 513. – Die Autoren im einzelnen: Gustav Frenssen; Jacob Christoph Heer (geb. 1859); Rudolf Herzog; Joseph von Lauff (geb. 1855).
- 210 Zitiert nach Martino (wie Anm. 181), S. 527. – Die Autoren im einzelnen (soweit nicht in Anm. 208f. genannt): Otto Julius Bierbaum (1865–1910); Lisbet Dill (eigentl. Lisbet von Drigalsky); Georg Hermann (eigentl. Borchardt); Rudolf Stratz (geb. 1864).
- 211 Eine Liste von englischen »Bestsellern« (leider nur bis 1900) bei Altick (wie Anm. 181), S. 381–390.
- 212 Winter (wie Anm. 9), S. 373f.
- 213 Fry (wie Anm. 15), S. 122.
- 214 Diese Zahl kann durch Längenberechnungen gestützt werden. Die Wand vor dem Schornstein-schacht nahm ein Drittel der maximalen Raumbreite ein, der obere Teil des Bücherschranks davon wiederum die Hälfte, also 12 Fuß (3,66 m). Damit bleiben für jedes Regal 91 cm, insgesamt also etwa 16,4 laufende Meter. Bei 14–18 Bänden kommen wir auf eine plausible Bandstärke von 4–6 cm.
- 215 Vgl. Boljahn (wie Anm. 73), S. 176: *in der ersten Kajüte durchschnittlich etwa 220 deutsche, 30 französische und 60 bis 70 englische Bände, in der Zweiten Klasse ungefähr ebensoviele wie auf den Schnell-dampfern (...), was bedeutet: 100 deutsche, 25 französische und 50 englische Werke.* – Zur Schiffsklasse allgemein (immerhin sieben Schiffe aus den Jahren 1896–1900) vgl. Hansen (wie Anm. 37), S. 46–48.
- 216 »Books on the Queen Mary«. In: Publisher's Circular and the Publisher and Bookseller 144 (1936), S. 733.
- 217 Harvey (wie Anm. 164), S. 783.
- 218 Vgl. Howard, J. G.: Library service afloat. In: Wilson Library Bulletin 60 (1986), S. 31f., hier S. 32.
- 219 Gracie (wie Anm. 126), S. 9.
- 220 Hart, James D.: Johnston, Mary. In: The Oxford Companion to American Literature. 6th ed. 1995, S. 336: *Her books are idealistic, sometimes verging on the mystical, and are peopled by stilted or artificial figures.*
- 221 Lord (wie Anm. 123), S. 13.
- 222 Stanley Paul in der Londoner Essex Street preist etwa in der Frühlings-Sonderausgabe von 1912, S. 47 an: *Latest novels, in great demand.*
- 223 Büchereien (wie Anm. 102), S. 50.
- 224 Vgl. Altick (wie Anm. 4), S. 196f: Der Inhaber der bedeutendsten Circulating Library, Charles Edward Mudie *was only the most famous of those who guarded library subscribers' morals. His competitors often followed his lead in rejecting books about which the slightest question could be raised, and certainly they responded to the same pressures. After a bishop announced he had burned his copy of »Judah the Obscure«, the powerful firm of W. H. Smith and Son, who had virtual monopoly on the nation's railroad-station bookstalls, withdrew the book from circulation – and ended Hardy's career as a novelist.* – Ähnlich Altick (wie Anm. 181), S. 295f.
- 225 Boljahn (wie Anm. 73), S. 176.
- 226 Büchereien (wie Anm. 102), S. 50.
- 227 Lord (wie Anm. 123), S. 19: *Niemand im Gesellschaftsraum zweiter Klasse wollte irgend etwas von dem Bibliothekar. Also blieb er an seinem Tisch sitzen und zählte in aller Ruhe die Leihkarten des Tages durch.* – Wenn diese Schilderung auch kaum als verbürgte Tatsache für den beschriebenen Abend gelten kann, dürfte sie doch der realen Praxis entsprochen haben, da Lord von eigenen Atlan-tiküberquerungen her die Praxis in der Zweiten Klasse der OLYMPIC kannte.

- 228 Beesley (wie Anm. 5), S. 37.
- 229 Beesley (wie Anm. 5), S. 39.
- 230 Boljahn (wie Anm. 73), S. 175.
- 231 Freilich vermerkt er angesichts des Bordorchesters – was er für die Literatur wohl nicht gelten lassen würde: *Ich sehe ihnen zu und meine, daß man sich hüten soll, diese Männer leicht zu nehmen. Da sitzen sie und fiedeln süßen Kram, wie es ihr Geschäft ist. Aber es ist bezeugt und verbürgt, daß sie unter Umständen ebenso sitzen und »Nearer, my God, to thee« spielen bis zum letzten Augenblick* (Mann [wie Anm. 1], S. 450).
- 232 Gracie (wie Anm. 126), S. 68.
- 233 Gracie (wie Anm. 126), S. 9: *While peacefully reading the tales of adventure and accounts of extraordinary escapes therein, how little I thought that in the next few hours I should be a witness and a party to a scene to which this book could furnish no counterpart.*
- 234 Gracie (wie Anm. 126), S. 5: *I enjoyed myself as if I were in a summer palace on the seashore, surrounded with every comfort.*
- 235 Gracie (wie Anm. 126), S. 5.
- 236 Altick (wie Anm. 4), S. 190-192.
- 237 Zu diesem Begriff Altick (wie Anm. 4), S. 190-202.
- 238 Vgl. Beesley (wie Anm. 5), S. 41: *Denke an die Schande, daß eine nichtsnutzige Masse Eis die Kraft haben wird, die wundervolle »Titanic« zu vernichten!*
- 239 *Ich sage nicht, daß es keine Leute gegeben hätte, die dachten und sagten, daß sie eine Göttliche Weisheit in allem sahen – so unerforschlich, daß wir es in unserer Beschränktheit nicht verstehen, aber ich hörte es nicht ausgesprochen, und dieses Buch sollte nichts weiter sein als eine Zusammenfassung der vielen verschiedenen Erfahrungen und Überzeugungen* (Beesley [wie Anm. 5], S. 120).
- 240 Beesley (wie Anm. 5), S. 41f.: *Es ist unfassbar! Sind wir nicht in der Lage, solche Gefahren vorherzusehen und sie zu vermeiden, bevor sie auftreten? Die Geschichte beweist immer wieder, daß Tag für Tag unbekannte und unvermutete Naturgesetze entdeckt werden. Wenn dieses Wissen für die Menschheit gesammelt werden könnte, ist es dann nicht denkbar, daß die Möglichkeit zu erkennen und die Macht, die Gefahr vorher auszuschalten, eine der Privilegien darstellt, die die Welt zusammenhält? Möge dieser Tag bald kommen!*
- 241 Beesley (wie Anm. 5), S. 41.
- 242 Beesley (wie Anm. 5), S. 53. – Noch drastischer wird dieser moralische Humanismus in einer zeitgenössischen Predigerepisode, die ich im Internet (www.uccseb.org/sermons.htm) aufspüren konnte: *Over the last year, the Titanic was in the news. You've probably heard more Titanic stories than you ever wanted to. Well, I'm going to share one more Titanic story, told by the great old preacher, W. E. Sangster. A certain woman had been allotted a precious place in one of the lifeboats. But just as she was about to step in the boat, she asked if she might run back to the ship's library. She was told she had three minutes. She hurried along the corridors, already tilting at dangerous angles. Golden jewelry and costly gems literally littered the floor. They had been spilled as people had hurriedly cleaned out their safes. But the woman paid no heed. When she got to the library, she picked up a copy of the Bible, which she had earlier seen there, then hurried back to the waiting boat. Now an hour earlier, I'm sure it would have seemed inconceivable to this woman that she would have preferred a copy of the Bible over thousands of dollars of glittering jewels literally there for the taking. Amazing how her vision was clarified, how her values were changed, when she found herself in a life-threatening situation. Said Sangster, »Precious things became worthless: worthless things became precious that night on the Titanic.«*
- 243 Beesley (wie Anm. 5), S. 85.
- 244 Beesley (wie Anm. 5), S. 123f.
- 245 Ein Werbeplakat für die TITANIC als Frachtschiff ist abgebildet bei McMillan/Lehrer (wie Anm. 109), S. 11. Danach wurden die *rates of freight by special arrangement* festgesetzt.
- 246 Lord, Israel Ely: *Some Notes on the Principles and Practice of Bookbuying for Libraries*. In: *The Library Journal* 32 (1907), S. 56-69, hier S. 56f.
- 247 *Mail goes through custom house straight to the post-office of adress, and there is rarely any question of regarding books addressed to a library*. Lord (wie Anm. 246), S. 57.
- 248 Die nationalen Preisbindungssysteme in Großbritannien und Deutschland galten nicht für den Verkauf nach Übersee.
- 249 Abgedruckt bei Eaton/Haas (wie Anm. 22), S. 334ff. – Bücher gaben in Auftrag (in Klammern jeweils die Anzahl der Transportkisten): Adams Express (35); American Express Company (4+5); American Shipping Company (5); Brasch & Rothenstein (2); Lippincott, J. B. & Company (10); Mathews, G. T. & Company (2); Pitt & Scott (1); Sheldon, G. W. & Company (2); Snow's Express Company (3); Thomas & Pierson (2).
- 250 Eine aus dem Auktionskatalog stammende Abbildung bei Ballard, Robert D.: *Das Geheimnis der TITANIC. 3800 m unter Wasser* (The discovery of the TITANIC, dt.). 4. Aufl. Berlin 1988, S. 257. – Das

Werk selbst ist, nach dem Exemplar des Smithsonian American Art Museum, vollständig faksimiliert im Internet zu finden: <http://nmaa-ryder.si.edu/collections/exhibits/vedder/index.html>.

Books on the North Atlantic track, 1890-1915

Summary

With regard to both technology and the economy, the innovative power of the epoch preceding World War I was immense; only from today's perspective does that period appear as "the good old times." Steam navigation expressed these changes particularly well, if only in that it served to shorten the crossing of the North Atlantic. John Pierpont Morgan (1837-1913), one of America's wealthiest magnates, increased the competitive struggle by developing an international shipping cartel. In keeping with social stratum and etiquette, travellers were now offered a selection of rooms and entertainment divided according to classes and, within the classes, according to sex. Belletristic writing was the characteristic primarily associated with the ladies' sphere, while the men were provided with a "smoking room" – closed to women – in which alcoholic drinks were served.

Already in the mid nineteenth century, the shipping companies were making an effort to offer a good selection of reading material, at least for the passengers of the first class. As on-board luxury developed toward the end of the century, the libraries also attained new standards. The functions of what had been the main salon on the early passenger steamers were now assigned to new rooms. At around the turn of the century, however, the standard palette of lounge, dining room, smoking room and ladies' rest room was already fully developed. The role of the ladies' room, often connected with that of a reading room, was closely linked with the contemporary image of the refined lady. In cases where a separate writing and reading room was provided, it was often referred to as a "library," although it was intended above all for the undisturbed composing of letters.

In the days of sailing ships and early steamships, books were more likely to strand in the captain's cabin than have been intentionally selected and brought on board, and accordingly they accompanied the captain, his ship and his passengers for years. Gradually they came to be kept in the passengers' area, although they were still by no means freely available. For the second largest British shipping company, the White Star Line of Liverpool, a "reading and writing room" – containing a bookcase, reading desks and books for lending and attended by a "library steward" – was set up on the *TEUTONIC*, the company's first ship without sails, in 1889. On the ship's first-class promenade deck was a "library" with several bookcases around which writing desks usable on both sides were set up. The Cunard ships *CAMPANIA* and *LUCANIA* (1892 and 1893 resp.) set new standards with regard to furnishings. They were intended to convey to the passengers the feeling of being on a par with the British aristocracy. Ships' newspapers and bookshops developed as "rivals" to the libraries. In 1902 wireless

telegraphy was used for the first time on the LUCANIA to gather information for a ship's newspaper.

To a certain extent, the White Star Line sister ships OLYMPIC and TITANIC, built in 1910-1912, ran counter to the clear development of a separate reading room. As opposed to what had been called for in the original plans, and unlike the arrangement found on earlier ships such as the ADRIATIC, the bookcase for the first class was once again placed in the salon and not the reading room. This change, however, is to be understood as an attempt to satisfy the needs of both the male passengers, to whom it was thought that books would also appeal, and the female passengers, for whom the reading and writing room was to be preserved as a "sanctuary" for occasional retirement from social life on board. Yet the latter aspect turned out to be a nostalgic idea that did not correspond to actual demand. On the third sister ship, the BRITANNIC, the arrangement was corrected by reducing the size of this room. The practice of offering literature to both sexes proved worthwhile even in the second class, where there was no ladies' room. Here the book shelf was located in the lounge, which accordingly received the designation "library."

The central role conceded to the bookcase in the first as well as the second class can be explained in connection with John Pierpont Morgan, who financed the construction of the "Olympic class" and can be said to have embodied the target group to which the representative selection of books was meant to appeal. Morgan travelled to Europe nearly every year in order to cultivate his business contacts and purchase new treasures for his collections. For these journeys he continually favoured the ships of the White Star Line. A brief look at the Pierpont Morgan Library established in 1905 reveals even more about Morgan's self-image and the role assigned within that context to books and bookcases.

The case of Harry Elkins Widener (1885-1912), who lost his life on the maiden voyage of the TITANIC, is a similar one. He was another great bibliophile. At the time of his death he had been a Harvard graduate for five years, and had amassed a collection of books now kept in the Harry Elkins Widener Memorial Library. The manner in which Widener and, to an even greater extent, his idol Morgan collected books was not oriented towards reading but towards the acquisition of the rarest works acquirable. What the first class salon was intended to – and certainly did – represent was therefore the classical counterpart to the library and fireplace which virtually served him during his lifetime as a residence. It was the room of a gentleman and a room for gentlemen. Clearly, here was where the books belonged, and not in the "reading and writing room," which, after all, was a "ladies' room."

On the IMPERATOR built for HAPAG in 1912-13, the emphasis was different; here the claim to cultivation was expressed in the size of the selection of books provided. At the same time, however, on both the IMPERATOR and her sister ship VATERLAND, similar ideological instrumentalisations came into play. The idolisation of modernity and speed was to the ships of the "Olympic class" what the symbolic adoration of the emperor was to the HAPAG vessels – an appeal to the male, Anglo-Saxon upper class of the industrial age and its refined lifestyle, which liked to decorate itself with humanist-classical attributes.

The designation of the room as "library" or, in German, "Bibliothek," provided a convenient title for the function of the stewards employed there: They were called "library stewards," in German "Bibliothekssteward." The designation did not refer to a separate profession for which there was training, but served as an assignment to a particular room, just as there were stewards for the smoking rooms, the dining rooms

and the first class salons. "Librarians" in the stricter sense were employed only in HAPAG's "*Literarisches Bureau*" and on a number of later ships. Accordingly, the library steward was responsible only for the use of the books but not for the composition of the selection. Nevertheless, increased specialisation in this area is certainly discernible.

For the establishment and maintenance of the book collection, the shipping companies made use of comprehensive outside services and saw to the provision of collections intended for the use of the company in general and thus exchangeable between ships. Books with bookplates containing the name of the ship – as in the case of the White Star liner *OCEANIC* – were considered a special luxury. The HAPAG permitted the establishment of bookshops on ships, while at the same time managing their relatively large libraries themselves. By means of this extremely expensive practice, HAPAG avoided becoming drawn into the competitive struggles between publishers, booksellers and lending libraries.

Finally, books were also offered for sale. The Norddeutsche Lloyd as well as the two large British shipping companies Cunard and White Star concluded exclusive contracts with lending libraries to provide "supplements," where books were not only lent but also sold to the passengers. The "supplements" were provided, owned and managed by the lending libraries on their own account; a ship's library, while it may well have originally been supplied by the same lending library, was owned by the shipping company. This intermediate function of the supplements – between lending library and bookshop – represents a late form of the lending library system whose popularity had reached its climax around the turn of the century. As opposed to the public libraries, which identified primarily with scientific or religious goals, the central aim of the private library – a form which had emerged in the eighteenth century – was the provision of belles lettres: "light literature." Passengers on the British ships could either borrow the new books in the traditional way, or buy them at the usual market price, due to the fact that the British lines had found a partner whose business practices closely resembled those of the shipping companies: the Times Book Club. Now there was a relatively small permanent collection which the shipping company had purchased from the club and which was distinct from the selection of current publications individually chosen and offered by the club for each voyage.

In this manner the libraries of the White Star liners attained the size of those on the Norddeutsche Lloyd's *BARBAROSSA* class, while the collections on the Inman Line's *CITY OF PARIS* and, above all, the ships of the HAPAG's *IMPERATOR* class were even larger (approx. 2,400 volumes). The *QUEEN ELIZABETH II*, the present-day flag-ship of the Cunard Line, has a collection of over 4,000 hardback and a significant number of paperback books, amounting to more than 6,000 volumes in total. This collection is regarded to be the largest ship's library in existence today. The multi-lingualism of the passengers led to a demand for the differentiation of the collection according to language, although this was an aspect that certainly had a smaller effect on the English lines than on the German. The ratio of "220 German, 30 French and 60 to 70 English books," prescribed by Lloyd in 1911 for its express steamers on the America lane, cannot simply be reversed for the English ships, but strongly re-weighted in favour of English titles.

A special role is attributed to ships' libraries in two reports written by *TITANIC* survivors immediately following the disaster and published in book form. Here books represent civilisation as it stands face to face with the deadly force of nature.

The transport of goods by passenger ship was expensive, but faster and safer than

by freighter. At least with regard to the TITANIC in April 1912, the proportion of book shipments was relatively insignificant. The "cargo manifest," of which a blueprint remained in England, provides evidence of altogether ten shipments of books by different customers. Most of these shipments were small, and their composition testifies to the fact that they were primarily private transports.

Les livres sur la route de l'Atlantique Nord. 1890-1915

Résumé

La force innovatrice économique et technique à l'époque précédant la Première Guerre mondiale était énorme, et c'est seulement d'un point de vue contemporain qu'elle apparaît comme étant le «bon vieux temps». La navigation à vapeur est un exemple flagrant de ces changements, il suffit d'évoquer le raccourcissement de la durée de la traversée de l'Atlantique Nord. John Pierpont Morgan (1837-1913), l'un des plus riches magnats de l'économie américaine, aiguisa le combat au sein de la concurrence en édifiant un cartel international de la navigation. Selon les couches sociales et l'étiquette, les voyageurs escomptaient trouver à leur disposition une palette de salons dans lesquels les occupations y seraient séparées d'après les classes et les sexes: au monde des dames était principalement relié les exercices épistolaires, tandis que pour les messieurs, un salon fumeur – interdit aux dames – avec un bar était institué. Précisément dans le domaine de la lecture, les armateurs s'occupaient déjà au milieu du 19^{ème} siècle de fournir un choix, tout au moins pour les premières classes. Avec le développement du confort à bord à la fin du siècle, les bibliothèques atteignirent elles aussi de nouveaux standards. Le salon central des premiers paquebots à vapeur fut divisé selon les fonctions en nouvelles pièces. Cependant, au tournant du siècle, l'offre standard du salon, salle à manger, salon fumeur et boudoir était complètement déterminée. Le rôle du salon des Dames, qui était souvent lié à celui d'un salon de lecture, était étroitement rattaché à l'image que l'on se faisait à l'époque d'une dame de qualité. Lorsqu'un salon de lecture et bureau séparé était proposé, il recevait souvent le nom de «bibliothèque», bien qu'il ait été en premier lieu destiné à rédiger des lettres en toute tranquillité. À l'époque des voiliers et des premiers vapeurs, les livres atterraient dans la cabine du capitaine, plus qu'ils ne s'y trouvaient disposés intentionnellement, et ils accompagnaient ainsi le capitaine, son navire et plus tard ses passagers des années durant. Peu à peu, ils passèrent au domaine des passagers, toutefois sans être pour autant plus accessibles. Pour la deuxième plus grande compagnie d'armement britannique, la White Star Line de Liverpool, l'aménagement d'une telle «Reading and writing room» (salle de lecture et d'écriture) fut réalisé en 1889 sur le TEUTONIC, qui était le premier navire de la compagnie à naviguer sans voiles, avec des armoires à livres, des pupitres de lecture, des prêts de livres et un «library steward» (steward de bibliothèque). Sur le pont promenade en première classe se trouvait une «library», avec plusieurs armoires à livres autour de pupitres de lecture utilisables des deux côtés. Les navires de Cunard, CAMPANIA et LUCANIA (1892, 1893), posèrent de nouveaux jalons dans l'agencement. Ils devaient donner l'impression aux passagers américains d'être au même niveau que la noblesse britannique. Les journaux de bord et les librairies étaient les rivaux des

bibliothèques des navires. En 1902, le télégraphe sans fil fut utilisé pour la première fois sur le *LUCANIA* afin de réunir les informations pour un journal de bord.

Les navires-jumeaux de la White Star Line construits en 1910-1912, l'*OLYMPIC* et le *TITANIC*, contrèrent d'une certaine façon la nette démarcation d'un salon de lecture séparé, puisqu'en dépit des premiers plans, l'armoire à livres en première classe se trouvait non pas dans le salon de lecture, mais à nouveau dans le salon, à la différence des navires construits précédemment, tels que l'*ADRIATIC*. Cet emplacement est cependant compréhensible, lorsqu'on sait que les livres se devaient d'être considérés comme une offre alléchante autant pour les passagers masculins que comme une dernière tentative pour préserver le salon de lecture et d'écriture en tant que sanctuaire réservé aux dames ressentant le besoin de se retirer, ce qui se révéla être une nostalgie ne répondant plus aux besoins. Lors de la construction du troisième navire-jumeau *BRITANNIC*, une correction fut apportée en réduisant ce salon. En seconde classe aussi, où le salon des dames n'existait pas, le but de l'offre de lecture concernant les deux sexes fit ses preuves. Le mur de livres se trouvait ici également dans le salon ; la pièce reçut même le nom de «bibliothèque». L'emplacement central qui fut aussi réservé en première classe aux vitrines de livres peut s'expliquer en jetant un coup d'œil sur John Pierpont Morgan, qui finançait la construction de la «classe olympique», et d'une certaine manière représentait le groupe qui devait se sentir attiré par la présentation des livres.

Morgan se rendait pratiquement chaque année en Europe afin de soigner ses contacts d'affaires et acheter de nouveaux trésors pour ses collections, préférant de loin les navires de la White Star Line. Un bref regard lancé sur la Pierpont Morgan Library, aménagée en 1905, nous dévoile plus encore le caractère de Morgan et le rôle qui revenait aux livres et aux armoires de livres. Le cas de Harry Elkins Widener (1885-1912), qui disparut lors de la croisière inaugurale du *TITANIC*, est similaire. Il était lui aussi un grand bibliophile. Au moment de sa mort, il était depuis cinq ans diplômé de l'Université de Harvard (Cambridge, Mass.), qui conserve aujourd'hui sa collection de livres dans la Harry Elkins Widener Memorial Library. La manière de collectionner de Morgan visait plus encore que celle de Widener, dont il était envié, non pas à la lecture mais à rassembler des ouvrages parmi les plus rares. Ce qui devait représenter le salon de première classe et le représentait certainement, c'était le vis-à-vis classique de la cheminée et de la bibliothèque, tel que Morgan le pratiquait dans sa «bibliothèque» qui était plutôt sa résidence, du temps où il était encore en vie. C'était la pièce d'un gentleman, et une pièce pour les gentlemen. C'est pourquoi les livres appartenaient ici, par conséquent, au Salon et non pas au «Reading and writing room», qui n'était au fond que le «salon des Dames».

Dans le contexte de l'*IMPERATOR* construit en 1912-1913 pour la HAPAG, de telles idées n'existaient pas ; c'était l'ampleur du choix de livres qui déterminait le degré de savoir proposé. Ici, tout comme sur son navire-jumeau *VATERLAND*, de semblables instrumentalismes idéologiques se font jour. L'adoration symbolique de l'empereur correspondait sur les navires de la «catégorie olympique» au culte de la modernité et de la rapidité : un appel à la classe supérieure anglo-saxonne masculine de l'âge de l'industrialisation et à son style de vie raffiné, qui se paraît volontiers d'attributs humanistes classiques.

L'appellation «Bibliothèque/Library» permettait une désignation fonctionnelle pratique pour les stewards qui y étaient employés – on les nommait ainsi : «Library steward» ou, sur les navires allemands : «Bibliotheksteward». Il ne s'agissait pas ici d'un groupe professionnel particulier doté d'une formation, mais de l'attribution à une

pièce, tout comme il existait des stewards pour le salon fumeur, pour les salles à manger ou les salons de première classe; des bibliothécaires, au sens propre du terme, ne se trouvaient que dans le «bureau littéraire» de la HAPAG et plus tard sur quelques autres navires. Le steward de bibliothèque était donc uniquement responsable de l'usage des livres, non pas de la composition du fonds. Cependant, une certaine spécialisation qui allait croissant est reconnaissable. Les compagnies d'armement utilisaient des services externes complets pour l'élaboration et la responsabilité du fonds de livres, et prenaient soin que les ameublements soient interchangeables entre les navires. Les livres pourvus d'un ex-libris au nom du bateau constituaient un luxe tout particulier, comme c'était le cas pour le paquebot de la White Star Line OCEANIC. La HAPAG accepta les librairies à bord, d'un autre côté, elle alimentait de son propre chef ses bibliothèques qui étaient comparativement grandes. Grâce à cette pratique dispendieuse, elle évita de se retrouver mêlée au combat que se livraient les éditeurs, les libraires et les bibliothèques de prêt. Finalement, des livres furent aussi proposés à l'achat. La Norddeutsche Lloyd ainsi que les deux grandes compagnies britanniques Cunard et White Star signèrent des contrats exclusifs avec des bibliothèques de prêt qui constituaient de leur propre chef et à leurs frais des «suppléments» aux bibliothèques de bord (qu'elles avaient elles-mêmes livrées mais que les compagnies avaient achetées). Ces suppléments pouvaient être aussi bien empruntés qu'achetés par les passagers. Cette situation intermédiaire entre bibliothèque de prêt et librairie représentait une phase tardive des services d'une bibliothèque, dont l'essor avait atteint un point culminant au tournant du siècle. Contrairement aux bibliothèques publiques, qui s'identifiaient en premier à des buts économiques ou religieux, cette forme de bibliothèque privée apparue au 18^{ème} siècle avait pour but l'approvisionnement en «belles lettres», en best-sellers. Sur les navires britanniques, il était possible d'emprunter de façon traditionnelle les nouveaux livres ou bien de les acheter en-dessous du prix de vente normal. Les compagnies d'armement avaient en effet trouvé un associé qui leur ressemblait beaucoup de par ses pratiques: le club de livres financé par le célèbre Times (The Times Book Club). Une différence était établie entre un fonds permanent relativement restreint que les compagnies avaient acheté au club, et le choix de nouveautés établi et proposé pour chaque croisière par ce même club.

Les bibliothèques de la White Star atteignaient ainsi l'importance de celles de la catégorie du BARBAROSSA de la Norddeutsche Lloyd, les fonds étaient encore plus grands sur le CITY OF PARIS de l'Inman Line et tout particulièrement sur les navires de la HAPAG, de la catégorie IMPERATOR (2 400 livres). Le QUEEN ELIZABETH II, le vaisseau amiral actuel de la Cunard Line, possède plus de 4 000 d'ouvrages reliés et un nombre non négligeable de livres de poche, ce qui fait donc au total plus de 6 000 livres. C'est aujourd'hui la plus grande bibliothèque de bord. La pluralité des langues au sein des passagers exigeait aussi une différenciation de l'offre de livres selon les langues, mais ceci concernait certainement moins les lignes anglaises que les lignes allemandes. La relation «220 livres en allemand, 30 en français et 60 à 70 en anglais» que la Lloyd entretenait pour ses vapeurs rapides sur la ligne de l'Amérique ne peut pas être tout simplement inversée, mais plutôt déplacée en faveur des titres en anglais.

Un rôle tout particulier revient aux bibliothèques de bord dans les deux récits de survivants parus peu après la catastrophe du TITANIC. Les livres y représentent la civilisation faisant face aux déchaînements mortels des éléments.

Le transport de fret à bord d'un paquebot était onéreux, mais plus rapide et plus sûr que sur un cargo. La part des envois de livres dans le fret du Titanic en avril 1912 était

de quantité négligeable. Le «Cargo Manifest», dont une copie était restée en Angleterre, témoigne qu'au total dix clients avaient fait envoyer des caisses de livres. La plupart d'entre elles est insignifiante; la composition des livraisons montre de surcroît qu'il s'agissait surtout de transports privés.